FO HEBDO
La force de l'information
www.force-ouvriere.fr

• Le parcours • Les favoris • Les équipes
• Les bonnes questions • Les entretiens
• Radiographie d'un vélo • La jeune garde
• Les autres courses • Le dopage
• La Logistique • Les livres • Les Quizz

TOUT SUR LE TOUR 2014

Supplément du n° 3120 du 18 juin 2014 de la Confédération Générale du Travail Force Ouvrière, fondé pendant la guerre sous le titre de Résistance Ouvrière.

L'édito

de Jean-Claude Mailly,
Secrétaire général de Force Ouvrière

C'est reparti pour un Tour

Cette année encore, Force Ouvrière a rendez-vous avec le Tour de France pour sa 101e édition. Plus qu'un événement sportif annuel, le Tour de France est aussi un rendez-vous majeur qui se vit partout: à la télévision, à la radio, dans les journaux, sur la toile et surtout sur le bord des routes. C'est au contact des supporters, des salariés, des saisonniers, des retraités, des chômeurs de tous les âges que se vit le Tour, en présence de ceux qui le font: les coureurs et celles et ceux qui les accompagnent, tant les équipes techniques que la caravane, où FO est présente.

Tous sont en effet réunis autour de ce sport dont l'image reflète le combat, la lutte, la résistance et la détermination. Des mots qui caractérisent bien l'action syndicale et plus particulièrement l'action de Force Ouvrière.

C'est en effet en développant le collectif dans le respect des individus, en combattant au quotidien pour sauvegarder et faire avancer les droits de l'ensemble des salariés que FO agit en toute liberté et indépendance.

C'est ce que FO fait en combattant et refusant le pacte de responsabilité/solidarité qui se fond à la fois dans le pacte budgétaire européen, mais aussi dans le plan d'économies de 50 milliards du gouvernement. Ce plan d'économies, détaillé en avril dernier, constitue une véritable saignée qui confirme une nature austère et qui aura des conséquences indéniables sur les salariés en termes de fiscalité, de pouvoir d'achat, mais aussi sur l'avenir de notre protection sociale et des services publics.

Les inquiétudes sont donc fortes à la fois sur la Sécurité sociale, mais aussi sur les services publics qui sont jour après jour menacés par les économies prévues sur l'État et les collectivités locales.

Les efforts sont demandés de toutes parts sur l'État, les collectivités locales, également sur les ménages, et ce, au profit des entreprises qui sont les grandes gagnantes de ce plan d'économies, celui-ci leur accordant des dizaines de milliards, et ce, sans aucun engagement ni contreparties en retour.

Être présent sur le Tour de France, au cœur de cet événement populaire, c'est aussi l'occasion de rappeler le sens de notre syndicalisme, sa liberté de comportement, son respect des femmes et des hommes, son attachement viscéral aux idéaux républicains.

Force Ouvrière et le Tour de France, c'est déjà une longue histoire. Dans une équipe cycliste, le meilleur ne peut rien sans l'appui de ses coéquipiers, sans la dynamique collective. On ne nie pas ce que l'on est individuellement, mais on sait que pour gagner il faut être solidaire. C'est aussi cela le syndicat.

Bon Tour de France.

Sommaire

Photos © ASO

Sport • Le Tour de A à Z 4

• Les favoris 8

• Les équipes 10

• Les bonnes questions 12

• Les Vosges 14

• Entretien avec Thierry Gouvenou 16

• Équipes mode d'emploi 19

• Mon beau vélo 20

• La jeune garde française 22

• Les autres courses 24

• Entretien avec Jean-René Bernaudeau 27

• La lutte contre le dopage 28

• Les services publics 31

Culture • Les livres 32

Conso • Le Tour de la consommation 35

Droits • Le Quizz de vos droits 39

• Votre bulletin de salaire 42

Jeu • Le Quizz du Tour de France 45

Force Ouvrière hebdomadaire
Tél.: 01 40 52 84 55 - Fax: 01 40 52 82 02.
Mail: fohebdo@force-ouvriere-hebdo.fr
Faire précéder les n° de téléphone entre parenthèses par 01 40 52.

- Directeur de la publication: Jean-Claude Mailly.
- Secrétaire confédéral chargé de la presse: Yves Veyrier (84 60).
- Rédacteur en chef: David Rousset (84 55).
- Conception et réalisation: Nadia Djabali.
- Rédaction: Baptiste Bouthier, Mathieu Lapprand.
- Révision: Marie-Pierre Hamon (84 68).
- Service abonnement: V. Rigaut (82 33).
- Commission paritaire: 0911S05818.
- Imprimé par RPN, Livry-Gargan, 2e trim. 2014.

Le Tour de A à Z

Arenberg

Ce nom fait frémir tout coureur cycliste qui se respecte. Et pour cause : c'est celui du secteur pavé le plus célèbre de France, la tranchée (ou trouée) d'Arenberg, qui opère chaque année une sélection impitoyable sur le Paris-Roubaix. Ce Tour de France 2014 met justement les pavés à l'honneur sur la 5e étape, avec un peu plus de quinze kilomètres de secteurs pavés, et pas des moindres, comme Mons-en-Pévèle ou celui dit de « Pont-Gibus », entre Hélesmes et Wallers. En revanche, les coureurs ne prendront pas cette route toute droite, à travers bois, qu'est la tranchée d'Arenberg : mais c'est bien dans le bourg éponyme que sera jugée l'arrivée de cette étape qui s'annonce décisive… car périlleuse. Les candidats à la victoire finale de ce Tour 2014 ne sont en effet pas de grands spécialistes des pavés : les grimpeurs sont généralement longilignes et légers, et accusent logiquement un manque de puissance sur ces chemins où, par ailleurs, les risques de crevaisons et de (mauvaises) chutes pullulent… ■

Bagnères-de-Luchon

La petite cité des Pyrénées est un grand classique du Tour de France puisqu'elle l'accueille pour la… 53e fois ! Ce sera pour l'arrivée de la 16e étape, la plus longue de cette 101e édition et la première dans les Pyrénées, partie de Carcassonne pour 237 kilomètres via le célèbre col de Portet-d'Aspet et surtout le Port de Balès, joli morceau de presque douze kilomètres à 7,7 % de moyenne, posé à vingt bornes de la ligne d'arrivée. Une journée parfaite pour s'expliquer entre favoris. ■

Champs-Élysées

On ne présente plus la plus belle avenue du monde, qui accueille depuis 1975 (quarante ans déjà !) l'arrivée de la dernière étape du Tour. Cette fois elle sera partie d'Évry, pour 136 kilomètres sans histoire et un sprint très probable. Nouveauté cette année : quelques heures avant l'arrivée du peloton, les meilleurs éléments du peloton… féminin disputeront la première édition de La Course by Le Tour de France sur cette même avenue des Champs-Élysées. ■

Départ

Une notion toute relative en cyclisme, et particulièrement sur le Tour de France. Car il y a départ fictif et départ réel… Le premier s'effectue dans la ville de départ officielle : les coureurs s'élancent à vitesse réduite pour un défilé devant de très nombreux spectateurs. Et puis, au bout de quelques kilomètres – la longueur est variable – a lieu le départ réel, lancé par le patron du Tour : depuis le toit ouvrant de sa voiture placée devant le peloton, il agite un drapeau, signifiant ainsi aux coureurs que le défilé est terminé… et que la course commence. ■

Épernay

Au cœur de la Champagne, la ville d'Épernay accueille le départ de la 7e étape, l'une des plus longues de ce Tour de France 2014 avec 233 km jusqu'à Nancy. Si l'on assistera probablement à un sprint dans la capitale lorraine, la journée sera surtout marquée du sceau du 100e anniversaire de la Première Guerre mondiale puisque les coureurs passeront par Verdun, lieu de l'une des plus célèbres batailles de 1914-1918, pour honorer la mémoire des millions de soldats morts dans les tranchées. ■

Flamme rouge

En 1906, pour sa 4e édition, le Tour de France décide de placer un drapeau rouge à un kilomètre de la ligne d'arrivée. Un siècle plus tard, la « flamme rouge » est devenue le symbole universel du dernier kilomètre de n'importe quelle course cycliste, même si elle prend des formes différentes – une arche sur le Tour de France, une banderole ou un simple drapeau ailleurs. Une invention purement française, ce qui se ressent dans le vocabulaire : si les Italiens parlent de « triangolo rosso », on dit aussi « flamme rouge », avec l'accent, en anglais ou encore en néerlandais, une langue majeure du cyclisme. ■

Londres accueille l'arrivée de la 3e étape du Tour 2014.

Gérardmer

La « perle des Vosges » joue un rôle important sur ce Tour 2014 puisqu'elle accueille l'arrivée de la 8e étape, la première en montagne, avec trois ascensions dans les 25 derniers kilomètres qui devraient permettre d'y voir plus clair au niveau des favoris : le col de la Croix-des-Moinats (7,6 km à 6 %), le col de Grosse Pierre (3 km à 7,5 %) et la côte de La Mauselaine, à Gérardmer (1,8 km à 10,3 %), au sommet de laquelle est jugée l'arrivée. Le lendemain, la 9e étape s'élance également de Gérardmer pour une nouvelle journée vosgienne en direction de Mulhouse, *a priori* moins décisive même s'il faudra exécuter

encore quelques belles ascensions, comme le col de la Schlucht, la côte de Gueberschwihr et le Markstein. ■

Hautacam

Le col pyrénéen, qui accueille une arrivée du Tour de France pour la 5e fois, est l'ultime opportunité pour les grimpeurs. Après cette 18e étape, il n'y a plus que le chrono de Bergerac pour faire la différence jusqu'à Paris… Le menu est corsé puisqu'il aura fallu franchir le mythique Tourmalet (17 km à 7,3 %) avant de démarrer l'ascension finale, longue de 13,5 km pour une pente moyenne de 7,8 %, avec plusieurs longs kilomètres à plus de 10 %. Deux cols hors catégories comme dernier champ de bataille pour les grimpeurs. ■

Izoard

Le col d'Izoard est l'un des cols les plus connus des Alpes. Le Tour de France le franchit pour la 34e fois de son histoire à l'occasion de la 14e étape, qui conduit les coureurs de Grenoble à Risoul, via le Lautaret (34 longs kilomètres à 4 %) et l'Izoard (19 km à 6 %, mais 8 % sur les sept derniers kilomètres). Avant l'ascension finale vers Risoul, inédite, elle, sur la Grande Boucle. Ses 12,5 km à 7 % de pente moyenne n'ont jusqu'ici été vus que sur le Critérium du Dauphiné, en 2010 et 2013, pour des victoires du Français Nicolas Vogondy et … du Britannique Chris Froome. ■

Jour de repos

Le Tour 2014 en compte deux, le 15 juillet à Besançon et le 21 à Carcassonne. C'est le cas depuis 1999 : auparavant, il n'y avait qu'un jour de halte au milieu des trois semaines de course. Mais depuis quinze ans, la présence de deux jours permettant aux coureurs de récupérer au milieu des 21 étapes s'est standardisée sur les trois grands tours : Tour de France, Tour d'Italie et Tour d'Espagne. ■

Kilomètre 0

C'est le rendez-vous des baroudeurs. Après le départ fictif et le défilé inaugural, l'étape n'est lancée pour de bon qu'au « kilomètre 0 », où la direction de la course donne le départ réel. Presque systématiquement, c'est l'occasion pour un ou plusieurs coureurs d'attaquer afin de tenter de prendre la « bonne » échappée, celle qui va prendre durablement du champ sur le peloton et pourra espérer le piéger en lui tenant tête jusqu'à l'arrivée. Parfois, l'échappée du jour se forme dès les premiers mètres de l'étape. Mais il arrive que la lutte soit très serrée, au point de durer pendant des dizaines de kilomètres, à vitesse très élevée. ■

Londres

La capitale du Royaume-Uni accueille l'arrivée de la 3e étape du Tour de France, la dernière disputée de l'autre côté de la Manche, comme un symbole avant de revenir sur le continent. L'occasion d'une fête populaire assurée : entre les victoires de Bradley Wiggins et Christopher Froome sur le Tour de France 2012 et 2013 et les jeux Olympiques 2012, où Wiggins avait remporté la médaille d'or sur le contre-la-montre, les Britanniques sont devenus ces dernières années des mordus de la petite reine. Sur le Mall, la grande avenue placée devant la résidence de la reine, Buckingham Palace, Mark Cavendish rêve de remporter un sprint qui s'annonce forcément… royal. ■

Maubourget

Le petit bourg du Val d'Adour accueille la 19e étape, 208 kilomètres en direction de Bergerac. Une « étape de transition » par excellence : au lendemain de la dernière étape de montagne, dans les Pyrénées, et à la veille du contre-la-montre décisif entre Bergerac et Périgueux, les baroudeurs devraient avoir le champ libre pour la victoire. À moins que les sprinteurs ne décident de s'approprier le bouquet en jeu en Dordogne… ■

Nîmes

Ville hôte pour la dix-septième fois, la préfecture du Gard est une habituée des étapes de transition entre les Alpes et les Pyrénées. Cette fois, elle accueille l'arrivée de la 15e étape, longue de 222 km depuis Tallard, où sprinteurs et baroudeurs peuvent espérer accrocher la victoire à la veille du deuxième jour de repos. À noter que Nîmes accueillera le grand départ du Tour d'Espagne en… 2017. ■

Oyonnax

La cité de l'Ain reçoit la Grande Boucle pour la toute première fois à l'occasion de l'arrivée de la 11e étape. Au lendemain des Vosges, et à la veille des Alpes, il faudra se méfier de cette journée *a priori* anodine à travers les routes du Jura, qui peuvent s'avérer piégeuses même si les plus grosses difficultés, tel le col du Grand Colombier, ont été évitées. ■

Peyresourde

Un nom qui résonne aux oreilles des amateurs de vélo, puisque c'est celui d'un des cols le plus souvent franchis par le Tour dans les Pyrénées. Cette année encore, il est au cœur d'une étape typiquement pyrénéenne, la 17e, entre Saint-Gaudens et Saint-Lary-Soulan, un enchaînement de quatre cols redoutables en à peine 75 km, pour une étape courte (125 km) et donc forcément nerveuse. Il y aura d'abord le col du Portillon (8,3 km à 7,1 %), puis le Peyresourde, long de 13,2 km à 7 % de moyenne, avant le col du Val Louron-Azet (7,4 km à 8,3 %). À chaque fois, pas un mètre de plat : la montée, le sommet, la descente, le pied du col suivant, et ainsi de suite… La dernière difficulté sera la montée finale vers Saint-Lary-Soulan, au Pla d'Adet : dix bornes à 8,3 % de moyenne, avec plusieurs pointes au-dessus des 10 %. Peut-être l'étape susceptible de faire le plus de dégâts sur ce Tour 2014. ■

Quatorze juillet

Il n'est pas un coureur français qui ne rêve de lever les bras sur le Tour de France en ce jour de fête nationale. Le dernier à l'avoir fait est David Moncoutié, à Digne-les-Bains, en 2005. Va-t-il se trouver un successeur en 2014 ? Si c'est le cas ce sera sacrément costaud, car cette année c'est l'une des étapes les plus difficiles du parcours qui est prévue ce jour-là : la 10e, qui arrive à La Planche des Belles Filles, terrible « raidard » (6 km à 8,5 % et les 300 derniers mètres à 20 %) des Vosges, après cinq autres ascensions difficiles, comme le col des Chevrères (3,5 km à 9,5 %), le col du Platzerwasel (7,1 km à 8,4 %) ou le Petit Ballon (9,3 km à 8,1 %). Une journée sans un mètre de plat ou presque. ■

Reims

C'est dans la ville des rois de France qu'est jugée l'arrivée de la 6e étape, partie d'Arras pour 194 kilomètres. Du Nord-Pas-de-Calais à la Champagne-Ardennes, il n'y a que du plat et le sprint paraît inévitable. D'ailleurs, les trois derniers vainqueurs à Reims s'appellent Alessandro Petacchi (2010), Robbie McEwen (2002) et Djamolidine Abdoujaparov (1991) : trois fusées. ■

Saint-Étienne

C'est du cœur du Forez que s'élance la première journée alpestre de ce Tour 2014 : la 13e étape relie Saint-Étienne à Chamrousse. Un parcours de 200 kilomètres tout pile, avec d'abord un long passage en plaine – exception faite du col de la Croix de Montvieux en tout début d'étape – avant deux ascensions de haute montagne dans les soixante dernières bornes : d'abord le col de Palaquit, inédit sur le Tour, qui propose deux passages de deux kilomètres particulièrement sélectifs, à plus de 11 % ; puis la montée finale de Chamrousse, qui n'a été vue qu'une fois, sur un chrono en côte, en 2001, pas le plus dur des cols des Alpes (18,2 km à 7,3 % de moyenne) mais suffisamment long pour en asphyxier quelques-uns… ■

Uci

Comme Union Cycliste Internationale (UCI) : c'est le nom de la fédération internationale de cyclisme, créée en 1900 à Paris et aujourd'hui installée à Aigle, en Suisse, non loin de Lausanne. Même si c'est Amaury Sport Organisation, ASO, qui organise le Tour de France, l'UCI reste l'instance responsable de la tenue de l'épreuve, qui est inscrite au calendrier World Tour, propriété de l'UCI. Le palmarès du Tour est aussi tributaire des décisions de l'UCI : il a ainsi fallu attendre que celle-ci décide d'annuler tous les résultats acquis par Lance Armstrong entre 1998 et 2005 pour voir le nom de l'Américain rayé du palmarès de la Grande Boucle. ■

Village-départ

Le Village-départ, ou Village Tour de France, est le campement installé chaque matin dans la ville-départ du jour. Les spectateurs peuvent y côtoyer de près les acteurs de la Grande Boucle, notamment les coureurs, qui doivent venir signer la feuille de départ sur le podium. ■

Bradley Wiggins

Ce Tour 2014 est marqué du sceau du Royaume-Uni, où sont disputées les trois premières étapes. Bradley Wiggins, lui, a marqué à jamais l'histoire du cyclisme britannique en devenant le premier sujet de sa Majesté à remporter le Tour de France, en 2012, avant d'être aussitôt imité en 2013 par Christopher Froome. Coéquipiers chez Sky, les deux Anglais font à nouveau partie des coureurs très attendus pour cette édition 2014. ■

Rayons X

Le dopage n'est pas forcément physiologique : il peut aussi être mécanique. Des rumeurs de vélos disposant d'un « moteur », capable de conserver une haute vitesse pendant quelques minutes, ont conduit l'UCI, voilà quelques années, à réagir. La fédération internationale a ainsi mis au point un scanner à rayons X qui met à nu les bécanes des coureurs : impossible de garder cachée toute amélioration technologique habilement dissimulée dans le cadre du vélo. L'an dernier le système n'était pas généralisé, mais l'étape de l'Alpe d'Huez avait donné lieu à quelques vérifications inopinées à l'arrivée. ■

Yorkshire

Le comté du nord de l'Angleterre accueille le grand départ du Tour de France 2014, une première, évidemment, pour lui. C'est de la grande Leeds que s'élance la 1ère étape de cette 101e édition, 191 kilomètres jusqu'à Harrogate où, si la ligne droite finale est en faux plat, un sprinteur devrait devenir le premier porteur du maillot jaune – une aubaine pour l'enfant terrible du Royaume, Mark Cavendish ? Le lendemain, ce sont les vallons du Yorkshire qui seront à l'honneur, entre l'antique York et l'industrielle Sheffield : 3 400 mètres de dénivelé en dépassant à peine les 500 mètres d'altitude, c'est plutôt rare ! L'enchaînement de quatre côtes dans les 35 derniers kilomètres devrait donner un premier aperçu de la forme des favoris, dès la 2e étape. ■

Zone de collecte

De tous les moyens de transport usuels, le vélo est sans aucun doute le plus écologique. Mais le Tour de France, lui, l'est un peu moins : pollution due aux véhicules, déchets laissés derrière soi pendant trois semaines… Pour moins abîmer la planète, ASO a donc décidé d'agir et de mettre à contribution jusqu'aux coureurs. Sur chaque étape du Tour on retrouve ainsi des zones de collecte, qui permettent aux cyclistes de se débarrasser de leurs bidons ou emballages à un endroit où ils sont sûrs que l'organisation viendra nettoyer par la suite. Elles sont placées juste avant et juste après la zone de ravitaillement – espace d'environ un kilomètre où les assistants des équipes distribuent à boire et à manger aux coureurs, souvent en milieu d'étape –, ainsi qu'à 20 kilomètres de l'arrivée. Pour les bidons, la règle est plus souple : les coureurs ont depuis quelques années pris le réflexe de les jeter lorsqu'ils traversent une commune, où ils savent qu'ils feront forcément un heureux, qu'il soit petit ou grand. ■

Le Touquet-Paris-Plage

Le Touquet-Paris-Plage occupe une place particulière dans cette 101e édition de la Grande Boucle : c'est la première commune française traversée par le peloton. C'est en effet de la station balnéaire de la Côte d'Opale que s'élance la 4e étape, après trois journées passées de l'autre côté de la Manche, en Angleterre. Cent-soixante-quatre kilomètres plus loin, la première arrivée hexagonale se fera à Lille, pour un sprint non loin du stade Pierre-Mauroy. ■

Les trois favoris du Tour

Christopher Froome En route pour le doublé

Palmarès sur le Tour : vainqueur en 2013, deuxième en 2012, quatre-vingt-quatrième en 2008.

Christopher Froome, le grand favori du Tour 2014.

Cela fait deux ans qu'il impose son rythme sur le Tour de France. En 2012, Chris Froome était de toute évidence le plus fort du peloton en montagne. Il avait même bien pris soin d'ostensiblement le montrer en attaquant son leader au sein de l'équipe Sky, Bradley Wiggins, qui portait alors le maillot jaune, avant de s'arrêter, rappelé à l'ordre dans l'oreillette. Le Britannique, né au Kenya, avait respecté les consignes d'équipe et accepté de terminer deuxième, derrière son compatriote, sur les Champs-Élysées, mais il avait montré au monde entier qui était le plus fort. Un an plus tard, plus de Wiggins, parti conquérir – en vain – le Giro : Froome avait le champ libre. Il ne s'en est pas privé : le Tour 2013 a été une course à sens unique en sa faveur. Dès les Pyrénées il avait écœuré la concurrence à Ax-3-Domaines, avant de creuser un peu plus son avance dans le contre-la-montre du Mont-Saint-Michel. Il ne lui restait plus qu'à gérer dans les Alpes pour gagner à Paris avec une confortable avance : 4'20'' sur Nairo Quintana, 5'04'' sur Joaquim Rodriguez, et 6'27'' sur Alberto Contador…

Un an s'est écoulé et revoilà Christopher Froome sur les routes du Tour de France. Fort de ses deux performances précédentes, le coureur de la *team* Sky est logiquement le grandissime favori à sa propre succession sur la Grande Boucle. Mais ses adversaires veulent y croire. Il faut dire que le tableau de marche est moins impressionnant que l'an dernier. Avant de gagner le Tour, en 2013, Froome avait déjà survolé la plupart des courses par étapes qu'il avait disputées. Cela avait commencé dès février sur le Tour d'Oman, puis cela s'était poursuivi sur le Critérium international en mars, le Tour de Romandie en avril et le Critérium du Dauphiné en juin. Seul Tirreno-Adriatico lui avait échappé, pour 23 secondes seulement, devancé par Vincenzo Nibali sur une étape dantesque et au scénario improbable, marquée par un mur aux pentes à plus de 25 % et une pluie diluvienne.

Cette fois, la domination de Froome est bien moins évidente. Sa saison a fort bien démarré,

> « Le coureur est logiquement le grandissime favori à sa propre succession. »

avec un nouveau succès sur le Tour d'Oman, mais le Britannique a ensuite connu plusieurs pépins : un mal de dos qui l'a contraint à déclarer forfait pour Tirreno-Adriatico, puis une bronchite qui l'a privé de Liège-Bastogne-Liège. Entre les deux, il n'a pris « que » la sixième place du Tour de Catalogne, son pire résultat sur une course par étapes World Tour depuis deux ans. En avril il s'est néanmoins rassuré en remportant assez facilement le Tour de Romandie. Mais l'ensemble est moins impressionnant, de même, d'ailleurs, que la force collective de l'équipe Sky. Insubmersible en 2013, la formation britannique cumule les pépins et les désillusions en 2014. De quoi donner de l'espoir aux adversaires du « Kenyan blanc ».

Mais à quel point ? S'il est au meilleur de sa forme, Froome semble difficilement battable tant sa palette est large. Depuis son éclosion au plus haut niveau, sur la Vuelta 2011, il a toujours fait partie des trois meilleurs grimpeurs des courses auxquelles il a pris part et même le plus souvent été le meilleur, tout simplement. Et à côté de cela, il est excellent sur le contre-la-montre, rivalisant dans ses meilleurs jours avec les plus grands spécialistes de la discipline, les triples champions du monde de l'exercice, Fabian Cancellara et Tony Martin. Une telle complémentarité, c'est la recette parfaite pour remporter un grand tour, et plus particulièrement le Tour de France qui donne toujours une part assez importante à l'exercice chronométré. Ni Contador, ni Nibali, ni personne d'autre ne propose, sur le papier, un meilleur profil. Mais si l'on pouvait connaître à coup sûr le vainqueur d'une course cycliste avant le départ, ça se saurait. ■

Alberto Contador,
Il veut retrouver le trône

Palmarès sur le Tour : vainqueur en 2007 et 2009, quatrième en 2013, cinquième en 2011, trente et unième en 2005, vainqueur puis déclassé en 2010.

Alberto Contador

Roi des grands tours à la fin des années 2000, Alberto Contador est descendu de son piédestal en quelques saisons à peine, le temps de sa suspension d'un an puis de l'explosion de Chris Froome. Sur le Tour de France, l'an dernier, l'Espagnol a été largement surclassé par le Britannique et il n'a même pas réussi à terminer sur le podium final, dépassé dans les dernières étapes des Alpes par Nairo Quintana et Joaquim Rodriguez.

Mais « el Pistolero » n'a que 31 ans et il est pour lui hors de question de s'avouer vaincu aussi facilement. Il est donc bien décidé à remonter la pente et à récupérer son sceptre en 2014. Et son début de saison a donné du crédit à ses ambitions. En mars, Contador a notamment fait forte impression en remportant Tirreno-Adriatico de belle manière, devançant de plus de deux minutes Nairo Quintana. Une victoire suivie d'une autre, un mois plus tard, sur le tout aussi difficile Tour du Pays basque, avec, entre ces deux succès, une deuxième place sur le Tour de Catalogne. Certes, il ne s'agit que de courses d'une semaine, mais c'est le signe que l'Espagnol est à un bien meilleur niveau qu'en 2013, où il n'avait accroché qu'une seule victoire sur toute la saison.

> « Pour lui, il est hors de question de s'avouer vaincu aussi facilement. »

Très à l'aise en montagne, Contador n'hésite pas à attaquer de loin dans les cols, lorsqu'il sent qu'il est au-dessus de la concurrence et qu'il peut faire de gros écarts. Il ne devrait pas s'en priver sur ce Tour de France, car il sait que pour espérer ramener le maillot jaune sur les Champs-Élysées, il doit déjà l'avoir avant le chrono de Périgueux, qui le désavantage, *a priori*, face aux autres favoris, et particulièrement Chris Froome. ■

Vincenzo Nibali,
Avec lui tout peut arriver

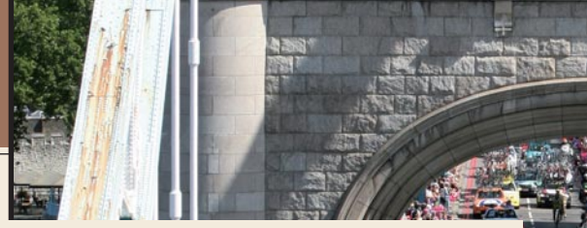
Palmarès sur le Tour : troisième en 2012, septième en 2009, vingtième en 2008.

Vincenzo Nibali

Il y a deux ans, Nibali avait été l'un des seuls coureurs à tenter de résister face au rouleau compresseur Sky. L'Italien n'avait rien pu faire face à Bradley Wiggins et Chris Froome, mais il avait terminé premier du reste du monde en montant sur la troisième marche du podium. Une étape de plus dans sa carrière rondement menée. Car l'an dernier, le Sicilien a rempli un autre objectif : s'imposer sur son tour national. Nibali a en effet remporté assez aisément le Tour d'Italie. Et puisqu'il avait déjà remporté celui d'Espagne en 2010, il ne lui manque plus que la Grande Boucle pour avoir la collection complète des grands tours à son palmarès…

> « Nibali prend ses trajectoires à tombeau ouvert. »

Logiquement, c'est donc l'unique but de la saison 2014 du coureur d'Astana, qui a réalisé une première partie de saison assez discrète, comme pour mieux lâcher les chevaux juillet venu. Coureur imprévisible, cultivant une dimension assez romantique de son sport, celle d'un coureur prêt à prendre le risque de perdre pour avoir une chance de gagner, Nibali est l'assurance d'une course ouverte. Meilleur descendeur du peloton, de l'avis unanime de ses collègues, il prend des trajectoires à tombeau ouvert dont lui seul a le secret. Il fait aussi partie du cercle des tout meilleurs grimpeurs mondiaux et se débrouille plus que bien en contre-la-montre, en tout cas davantage que les purs grimpeurs. Bref, il a toutes les qualités requises pour briller… et dynamiter le duel annoncé entre Contador et Froome, d'autant plus qu'il sera moins surveillé que ces deux-là. ■



Les vingt-deux équipes au départ

AG2R LA MONDIALE

Victime d'une chute sur le chrono d'Embrun alors qu'il était dans les dix premiers du général en 2013, Jean-Christophe Peraud est le leader de l'équipe savoyarde et l'une des principales chances françaises pour un bon classement général. À ses côtés, Carlos Betancur découvre la Grande Boucle, mais le grimpeur colombien est du genre à apprendre vite… Romain Bardet, 15e et premier Français du Tour 2013, a carte blanche pour essayer de gagner une étape en montagne. Vainqueur l'an dernier à L'Alpe d'Huez, Christophe Riblon espère lui accrocher une autre grande étape et rêve de passer quelques jours en jaune.

ASTANA

La formation kazakhe sera l'une des principales candidates à la victoire finale avec Vincenzo Nibali, troisième du Tour en 2012 et vainqueur du Giro l'an dernier. L'équipe sera au service exclusif de l'Italien : Jakob Fuglsang, Tanel Kangert ou Janez Brajkovic, tous excellents grimpeurs, forment sa garde rapprochée, sans oublier les compatriotes de Nibali, Michele Scarponi et Valerio Agnoli.

BELKIN

L'équipe néerlandaise voudra comme toujours briller en montagne, notamment avec Bauke Mollema et Laurens ten Dam, respectivement sixième et treizième du Tour de France 2013. Spécialistes des classiques pavées, Sep Vanmarcke et Lars Boom ont eux pour objectif d'aller gagner des étapes en baroudeurs.

BMC

Cinquième il y a deux ans, Tejay van Garderen est le leader de cette équipe qui avait gagné le Tour 2011 avec Cadel Evans, cette fois absent. L'Américain est bien entouré avec à ses côtés les grimpeurs John Atapuma et Peter Velits, et le roule-toujours Taylor Phinney, qui espère aussi remporter une étape.

BRETAGNE

Première participation pour l'équipe bretonne qui veut surtout animer les étapes et, pourquoi pas, essayer d'accrocher une étape de transition. En montagne, Eduardo Sepulveda est capable de belles choses ; sur des parcours un peu moins difficiles, Florian Vachon et Armindo Fonseca, qui dispose d'une belle pointe de vitesse, sont aussi de solides références. Au sprint, Romain Feillu va essayer d'aller à l'exploit.

CANNONDALE

Redoutable sprinteur, y compris lorsque le parcours est escarpé, Peter Sagan est le leader exclusif de l'équipe italienne, qui n'aura pas d'autre ambition que de servir ses intérêts. Le Slovaque va tenter de remporter autant d'étapes que possible et de ramener un troisième maillot vert de rang sur les Champs-Élysées.

COFIDIS

Plusieurs grimpeurs solides au sein de l'équipe nordiste peuvent rêver remporter une belle étape ou accrocher un top 10 au général : l'Espagnol Daniel Navarro, le Français Jérôme Coppel ou encore l'Estonien Rein Taaramae. Julien Simon, à l'aise quand ça grimpe et rapide au sprint, peut aller chercher une étape au terme d'une longue échappée.

EUROPCAR

Toujours très en vue sur la Grande Boucle, l'équipe vendéenne compte sur ses leaders habituels : l'imprévisible Thomas Voeckler, capable de tout et sur tous les terrains, et le grimpeur Pierre Rolland, qui peut aussi bien viser un top 5 au général, une belle étape de montagne ou le maillot à pois.
Nouveauté : la formation de Jean-René Bernaudeau peut également briller au sprint grâce à la jeune pépite française Bryan Coquard.

FDJ.FR

Auteur d'un Tour 2012 remarquable, bien moins en vue l'an dernier, Thibaut Pinot est le principal atout de l'équipe au trèfle : il peut réaliser de très grandes choses en montagne, soutenu par Arnold Jeannesson et Alexandre Geniez. Les hommes de Marc Madiot peuvent aussi espérer de très bons résultats au sprint, avec Arnaud Démare ou Nacer Bouhanni.

GARMIN

L'équipe américaine compte sur Andrew Talansky pour faire mieux que sa dixième place finale de l'an dernier. Mais elle a aussi d'autres atouts dans sa manche : l'hyper expérimenté David Millar et le puncheur Tom-Jelte Slagter sont de redoutables chasseurs d'étapes, Daniel Martin peut réaliser un grand numéro sur une étape de montagne…

GIANT-SHIMANO

C'est tout pour le sprint au sein de l'équipe néerlandaise dont le leader est Marcel Kittel,

Le Grand Départ du Tour 2014 aura lieu en Angleterre.

vainqueur de quatre étapes sur le Tour 2013 dont celle des Champs-Élysées. Et si l'étape est un peu trop dure pour l'Allemand, c'est son compatriote John Degenkolb, presque aussi rapide et plus à l'aise dans les bosses, qui prend le relais. En montagne, le jeune espoir français Warren Barguil va tenter de se faire connaître du grand public.

IAM

Première participation mais avec un leader expérimenté : le Français Sylvain Chavanel, déjà plusieurs étapes du Tour et plusieurs jours en jaune au compteur et qui veut remettre ça, de même que son compatriote Jérôme Pineau ou que le Suisse Martin Elmiger,rapide. L'équipe helvète compte aussi sur ses grimpeurs Thomas Löfkvist, Mathias Frank et Johann Tschopp pour briller en montagne.

KATUSHA

Deux atouts majeurs pour l'équipe russe : le sprinteur norvégien Alexander Kristoff, vainqueur de Milan-San Remo en mars, et le grimpeur slovène Simon Spilak, aussi méconnu que redoutable, surtout lorsqu'il pleut.

LAMPRE

L'équipe italienne a un leader tout désigné : le champion du monde Rui Faria da Costa. Vainqueur de deux étapes l'an dernier, le Portugais vise cette fois un top 5 au classement général, entouré par les expérimentés José Serpa et Nelson Oliveira. Carte du sprint aussi avec l'Italien Sacha Modolo.

LOTTO-BELISOL

Souvent malchanceux, le Belge Jurgen van den Broeck, quatrième du Tour 2012, est le leader pour le classement général. Mais il n'a pas toute l'équipe à son service car une bonne partie de la formation belge est dédiée au sprinteur allemand André Greipel, qui a toujours gagné au moins une étape sur le Tour de France en trois participations.

MOVISTAR

C'est tout pour Alejandro Valverde au sein de l'équipe ibérique. Le grimpeur espagnol était en lice pour le podium final l'an dernier avant d'être victime des bordures sur l'étape Saint-Amand-Montrond. Autour de lui, une solide équipe : Beñat Intxausti, Ruben Plaza, José Herrada et Eros Capecchi pour l'aider en montagne, Alex Dowsett et José Ivan Gutierreze… Du costaud.

NETAPP

L'équipe allemande ne veut pas jouer les utilités pour son premier Tour de France. Elle compte notamment sur son grimpeur tchèque Leopold König, neuvième de la Vuelta l'an dernier, pour remporter une belle étape de montagne. Jan Barta, Tiago Machado ou encore Bartosz Huzarski sont également de solides et expérimentés coureurs, capables d'aller chercher une étape en baroudeurs.

OMEGA PHARMA – QUICK STEP

L'équipe belge a pour ambition principale de favoriser les desseins de Mark Cavendish : le sprinteur britannique a déjà remporté vingt-cinq étapes sur la Grande Boucle, et il ne compte pas s'arrêter là ! Pas besoin d'équipier en revanche pour le triple champion du monde du chrono Tony Martin, qui est le grand favori du contre-la-montre de Périgueux. Mais « OPQS » rêve aussi de jouer, pour une fois, les premiers rôles en montagne grâce à sa pépite polonaise Michal Kwiatkowski, dont le talent semble sans limites…

ORICA

Peu de chances en montagne pour l'équipe australienne : priorité au sprint avec Michael Matthews, Matthew Goss ou encore Daryl Impey, premier Africain à avoir porté le maillot jaune du Tour l'an dernier. Quant à la star de l'équipe, Simon Gerrans, vainqueur cette année de Liège-Bastogne-Liège, il va tenter de faire parler sa science de la course pour remporter une belle étape.

TEAM SKY

Double tenante du titre sur le Tour de France avec Bradley Wiggins, vainqueur en 2012, et Chris Froome, qui lui a succédé en 2013, l'équipe britannique vise la passe de trois avec ses deux stars au départ. Tout le reste de l'équipe sera à leur service : les grimpeurs Mikel Nieve et Vasili Kiryienka, comme les tout-terrain Richie Porte et Geraint Thomas.

TINKOFF-SAXO

La grande rivale de la Sky : au sein de l'équipe russe, c'est tout pour Alberto Contador, l'un des principaux favoris de ce Tour 2014. Comme l'an dernier, l'Espagnol compte notamment sur son lieutenant de luxe Roman Kreuziger. Le reste de la garde rapprochée est notamment composé des expérimentés Nicolas Roche et Nicki Sörensen.

TREK

L'équipe américaine a pour leaders les frères Frank et Andy Schleck, dont il est toujours compliqué de savoir à quoi s'attendre tant ils sont capables du meilleur comme du pire. Le salut peut venir d'un troisième Luxembourgeois, le jeune et talentueux Bob Jungels… Mais la vraie valeur sûre c'est Fabian Cancellara, capable de gagner à peu près partout, et surtout sur le contre-la-montre de Périgueux. ■

Le Tour en questions

Pourquoi aucun Français n'a-t-il gagné depuis Bernard Hinault ?

C'est la question que tout le monde se pose depuis presque trente ans. Le Tour de France 1985 reste le dernier remporté par un tricolore : depuis le succès de Bernard Hinault cette année-là, le cinquième du Blaireau, plus aucun Français n'est parvenu à inscrire son nom au palmarès de l'épreuve. La faute à qui, à quoi ? Les réponses sont multiples : internationalisation du peloton qui a accru le niveau général, années 1990 marquées par des pratiques dopantes de masse, traumatisme lié à l'affaire Festina en 1998, trou générationnel au tournant des années 2000... Mais depuis quelques années, il y a du mieux : des coureurs comme Thomas Voeckler, Pierre Rolland ou Thibaut Pinot ont rivalisé avec les meilleurs et signé de belles places au classement final du Tour. D'ici à gagner le Tour il y a encore du chemin, mais le prochain Français vainqueur de la Grande Boucle est peut-être déjà professionnel... ■

Y a-t-il des bonifications ?

C'est maintenant devenu une habitude. Depuis 2008, les bonifications ont disparu du Tour de France. Jusque-là, les trois premiers de chaque étape bénéficiaient d'un bonus temps : respectivement 20, 12 et 8 secondes décomptées au classement général. Il y avait également des sprints intermédiaires sur chaque étape, sauf dans les contre-la-montre, où étaient distribuées 6, 4 et 2 secondes aux trois premiers. Mais pour la septième édition de suite, donc, le Tour 2014 se fera sans bonifications : le classement général sera établi sur les seuls écarts réellement creusés « à la pédale » sur chaque étape. ■

Combien gagne le vainqueur du Tour de France ?

Pas moins de 2,2 millions d'euros sont distribués tout au long des trois semaines du Tour de France, selon une foule de modalités différentes. À chaque sprint intermédiaire, à chaque ascension répertoriée au classement de la montagne, à chaque arrivée d'étape, des primes sont accordées aux coureurs selon des barèmes spécifiques. Mais c'est bien sûr la victoire finale qui rapporte le plus d'argent : porter le maillot jaune sur les Champs-Élysées rapporte 450 000 euros ! Est-ce à dire que le vainqueur du Tour touche cette somme ? Les choses sont un peu plus compliquées. Le cyclisme étant sans doute le plus collectif des sports individuels, la tradition veut, depuis longtemps, que les coureurs d'une même équipe se partagent les primes. Les sommes récoltées au fur et à mesure des trois semaines de course par les uns et les autres sont ainsi additionnées dans une caisse commune, et chacun repart avec une part égale de la somme finale. Une façon de récompenser le travail des équipiers, moins rémunérateur mais indispensable pour permettre à un leader d'arriver à ses fins. ■

Qui est le plus jeune vainqueur du Tour ? Et le plus vieux ?

Il faut remonter loin dans les archives du Tour de France pour retrouver le plus jeune et le plus âgé des vainqueurs du Tour de France. Vainqueur à seulement 20 ans du Tour 1904, Henri Cornet détient un record de précocité qu'il sera difficile à égaler. Il faut dire que le Français avait bénéficié d'un sacré concours de circonstances : les quatre premiers du classement général initial, dont le vainqueur de l'édition 1903, Maurice Garin, qui avait auparavant fait le doublé, sont déclassés pour des tricheries multiples. Initialement cinquième de l'épreuve, à quasiment trois heures de Garin, Cornet est finalement déclaré vainqueur... Dix-huit ans plus tard, en 1922, Firmin Lambot réussit l'exploit inverse en devenant, à 36 ans, le plus vieux lauréat de la Grande Boucle. C'est alors un doublé pour le Belge, qui s'était déjà imposé en 1919. Ces records semblent aujourd'hui quasiment inatteignables... mais il faut se méfier. Jusqu'à l'an dernier, Lambot était le plus vieux vainqueur des trois grands tours confondus. Mais en remportant le Tour d'Espagne à presque 42 ans, l'Américain Christopher Horner est venu rappeler que les records, quels qu'ils soient, sont faits pour être battus... ■

POURQUOI LE MAILLOT JAUNE EST-IL JAUNE, LE MAILLOT VERT, VERT, ET LE MAILLOT À POIS, À POIS ?

Le vainqueur du Tour de France porte un maillot jaune. Mais celui du Tour d'Italie est rose. Pourquoi ces différences ? Il faut remonter à l'origine de ces courses pour mieux comprendre. Le maillot jaune est apparu pour la première fois sur la Grande Boucle au cours de l'édition 1919, afin que l'on puisse distinguer, au milieu du peloton, le leader du classement général, qui était alors Eugène Christophe. Une couleur liée... à celle du journal *L'Auto*, qui avait inventé la course en 1903 : il était imprimé sur du papier jaune ! Même logique de l'autre côté des Alpes puisque le Giro a été créé par le quotidien sportif *La Gazzetta dello Sport*, qui publie, encore aujourd'hui, sur du papier... rose. Les autres maillots distinctifs du Tour de France sont eux apparus plus tard. Le maillot vert du classement par points a ainsi été créé en 1953 et sa couleur était liée au premier sponsor du tee-shirt, l'enseigne « À la Belle Jardinière ». Le maillot blanc à pois rouges du meilleur grimpeur a quant à lui fait son apparition en 1975, alors que le classement de la montagne existait depuis 1933 : là encore, sa création et ses couleurs sont directement liées à un sponsor, les chocolats Poulain. Il est intéressant de noter que les couleurs sont restées même si les sponsors ont changé et que les marques qui depuis ont accompagné ces maillots l'ont fait selon une certaine logique chromatique : aujourd'hui, le PMU sponsorise ainsi le maillot vert, de la même couleur que son logo, tandis que Carrefour apparaît sur le maillot blanc à pois rouges, deux couleurs que l'on retrouve sur son enseigne. ■

UN « GRAND DÉPART » DE L'ÉTRANGER, EST-CE COURANT ?

Ça l'est de plus en plus, même si c'est une tradition qui remonte à plus d'un demi-siècle. Il aura fallu attendre 1954 pour que la Grande Boucle s'élance pour la première fois d'une ville étrangère : Amsterdam, aux Pays-Bas. C'est d'ailleurs le royaume batave qui a le plus souvent accueilli les départs du Tour – cinq fois, et une sixième est prévue d'Utrecht l'an prochain –, mais la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Suisse, l'Espagne, l'Irlande et... Monaco ont également été mis à l'honneur. L'édition 2014, qui s'élance de Leeds, est celle du vingtième « Grand Départ » de l'étranger. Un rythme qui s'est sensiblement accéléré depuis une vingtaine d'années : Bois-le-Duc en 1996, Dublin en 1998, Luxembourg en 2002, Liège en 2004, Londres en 2007, Monaco en 2009, Rotterdam en 2010, encore Liège en 2012 et donc Leeds en 2014, le Tour s'élance désormais une fois sur deux hors de France. ■

Que font les coureurs avant et après la course ?

Il ne faut pas croire que la journée d'un coureur du Tour de France démarre sous la banderole « Départ » et s'achève une fois la ligne d'arrivée franchie. Les jours sont en réalité bien plus longs... Le lever à l'hôtel est souvent matinal, le temps de prendre un solide petit déjeuner... puis d'effectuer, en car, le transfert jusqu'au départ, qui n'est pas toujours proche : il peut y avoir jusqu'à une centaine de kilomètres de route à effectuer. Avant le départ, chaque équipe organise un briefing collectif : on met en place la tactique du jour, quel coureur va rouler, quel autre va être protégé, où attaquer, où faire attention aux éventuels dangers, etc. Puis l'on signe la feuille de départ, et c'est la course qui commence vraiment. Une fois celle-ci achevée, c'est un autre marathon qui commence : éventuel passage par le podium protocolaire pour ceux qui ont gagné l'étape ou qui portent un maillot distinctif, long passage devant les médias, très nombreux – télévisions, radios, presse écrite et Web – puis retour au car, transfert jusqu'à l'hôtel, qui peut là encore être plus ou moins long, massage pour tout le monde, et enfin repas avant de trouver le sommeil, si possible pas trop tard car il faut bien récupérer pour tenir trois semaines à ce rythme-là... ■

LE TOUR DE FRANCE A-T-IL TOUJOURS DURÉ TROIS SEMAINES ?

Pas du tout ! La Grande Boucle a connu des formats très variés au cours de ses premières années, avant de se fixer dans son format actuel. La première édition, en 1903, a ainsi duré dix-huit jours... pour seulement six étapes. Puis, rapidement, le nombre d'étapes s'est développé, ce qui a réduit le kilométrage de chacune... mais a rallongé la durée totale de la course. Durant les années 1910 à 1920, il y a une quinzaine d'étapes, puis une vingtaine, et le Tour de France dure quasiment un mois. L'édition 1935 commence à se rapprocher sensiblement des standards actuels : vingt et une étapes, quatre jours de repos «seulement», et une durée totale d'un petit peu plus de trois semaines. Mais les éditions suivantes vont encore beaucoup fluctuer – plus ou moins trois semaines et demie, de vingt à vingt-cinq étapes… – jusqu'en 1960. Cette année-là, le Tour dure trois semaines pile, d'un dimanche à un autre, pour vingt et une étapes. Il y aura encore quelques soubresauts, mais la Grande Boucle a trouvé son format, aujourd'hui immuable. ■

Comment les coureurs restent-ils en contact avec leurs proches ?

La vie d'un coureur cycliste est celle d'un nomade, en voyage partout dans le monde tout au long de l'année. Pendant le Tour de France, c'est plus de trois semaines loin de la maison, loin de ses proches... Une situation qui a fait des coureurs les pionniers des nouvelles technologies, meilleur moyen de garder facilement le contact avec sa famille lorsque l'on est en course. Les cyclistes ont ainsi été parmi les premiers sportifs à utiliser régulièrement les réseaux sociaux comme Facebook et surtout Twitter, ou les applications de communication comme Skype ou WhatsApp. Mais les proches des coureurs profitent aussi bien souvent des jours de repos pour leur rendre visite en personne, histoire de se ressourcer pendant quelques heures. ■

COMBIEN Y A-T-IL DE VILLES-ÉTAPES INÉDITES ?

Pas moins de neuf villes-étapes auront dû attendre la 101e édition du Tour de France pour figurer à son menu. C'est bien sûr le cas des communes britanniques que la Grande Boucle visite lors des trois premiers jours de la course – à l'exception de Londres, qui avait accueilli le Grand Départ en 2007 : Leeds et Harrogate, départ et arrivée de la 1ère étape, York et Sheffield, ceux de la 2e étape, et Cambridge, départ de la 3e étape en direction de Londres, vivent une première. Mais c'est aussi le cas d'une autre commune étrangère, la belge Ypres, d'où part la 5e étape, le jour des très attendus pavés. Et de trois communes françaises : Oyonnax, dans l'Ain, où est jugée l'arrivée de la 11e étape ; la station de sports d'hiver de Risoul, arrivée au sommet n°3 de ce Tour 2014, programmée pour la 14e étape ; et enfin Maubourguet, point de départ de la 19e étape et de la remontée du peloton des Pyrénées vers Paris. ■

Les Vosges à l'ho

Rarement un massif « intermédiaire » aura autant été mis à l'honneur par le Tour de France. Les Alpes et les Pyrénées font d'habitude la loi sur la Grande Boucle, et il ne reste bien souvent que des miettes pour le Massif central, le Jura ou les Vosges. Cette édition 2014 innove.

Le peloton du Tour va en effet passer trois jours dans les Vosges, pour trois étapes variées, compliquées, et à ne surtout pas prendre à la légère. Et comme ce massif sera abordé avant les Alpes et les Pyrénées, il devrait jouer un rôle majeur dans la lutte pour le classement général, comme à ses plus belles heures, car l'histoire des Vosges et du Tour de France est vieille de plus d'un siècle…

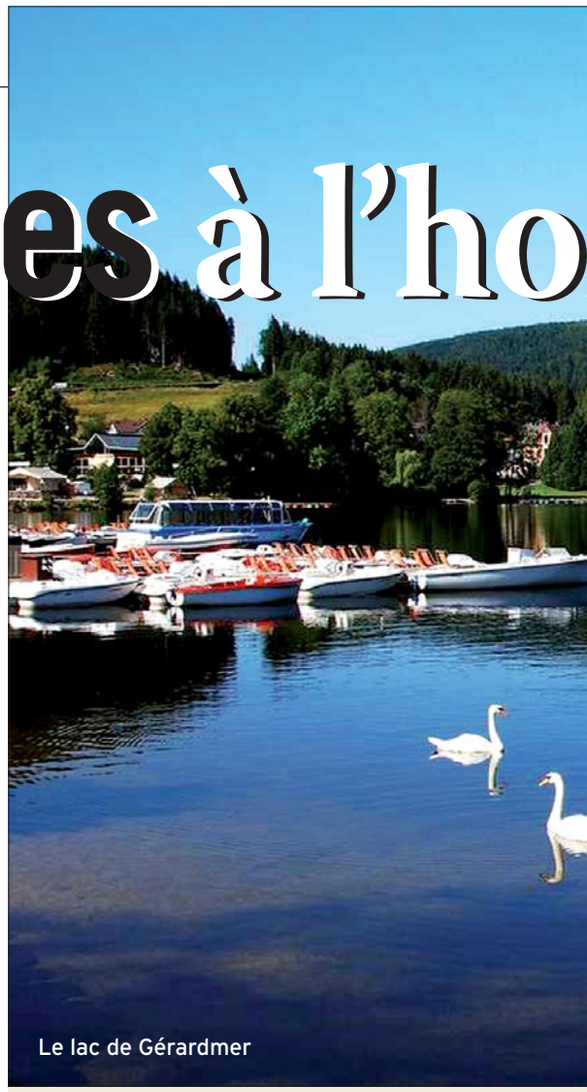
LES VOSGES AU CŒUR DE L'HISTOIRE DU TOUR

Le Tour de France n'a pas attendu 2014 pour arpenter les Vosges. L'histoire d'amour entre la montagne et la Grande Boucle y est même née : le Ballon d'Alsace est en effet le premier grand col gravi par les coureurs du Tour. On est en 1905, la deuxième étape relie Nancy à Besançon, et ce sommet des Vosges, au milieu du parcours, en est l'épouvantail. « *L'ascension du Ballon d'Alsace par le groupe de tête, composé de Pottier, Aucouturier, Cornet, Georget et Trousselier, est une des plus passionnantes choses auxquelles j'aie jamais assisté et qui confirme, après tant d'autres, l'opinion que le courage de l'homme n'a pas de limite et qu'un athlète bien entraîné peut prétendre à d'invraisemblables résultats* », écrit alors dans *L'Auto*, le quotidien sportif qui organise le Tour de France, Henri Desgrange, à la fois directeur de la course et rédacteur en chef du journal, pas peu fier de sa trouvaille.

Les « forçats de la route » découvrent pour la première fois un grand col en compétition. « *Les quatre ou cinq premiers kilomètres se passent sans incidents*, écrit alors le reporter Victor Breyer dans *L'Auto*. *Puis, c'est soudain Cornet qui démarre furieusement et, à notre surprise indicible, c'est Trousselier qui cède le premier. Plus que quatre ! Mais ses forces trahissent Georget, qui se relève à son tour. Plus que trois ! Et un peu plus loin, Cornet a la satisfaction de voir Aucouturier décollé à son tour. Mais la grosse surprise est réservée pour la fin car, tout d'un coup, Pottier, dans une détente de tout son être, passe Cornet. Un duel féroce s'engage entre les deux survivants. Haletants, ruisselants de sueur, tous deux pédalent de tout leur corps. Cornet perd deux longueurs, puis recolle et décolle encore, et ça y est. La victoire reste à Pottier, qui s'en va maintenant tout seul, l'œil sur le sol, pour ne se relever que tout en haut, au moment où les grands sapins lui montrent que le plateau précurseur de la longue descente sur le versant opposé du Ballon est atteint.* » Plus loin, René Pottier, victime d'une crevaison, sera rattrapé non pas par Henri Cornet, qui a attendu 20 minutes sa machine de rechange au sommet du col, mais par Hippolyte Aucouturier, qui s'imposera à Besançon.

Qu'importe : passé en tête au sommet du premier col de montagne du Tour, Pottier, futur vainqueur du Tour 1906, restera le « roi de la montagne », et une stèle, érigée après sa mort, viendra commémorer son exploit au sommet du Ballon d'Alsace.

Quant aux Vosges, elles continueront d'écrire l'histoire du Tour de France, année après année, du Ballon d'Alsace au Grand ballon en passant par les cols de la Schlucht, d'Amic, du Donon, du Firstplan ou de Grosse Pierre. Le Ballon d'Alsace a même servi, à quatre reprises, d'arrivée d'étape dans les années 1960 et 1970, voyant notamment la victoire d'Eddy Merckx en 1969 et celle de Bernard Thévenet en 1972. ■



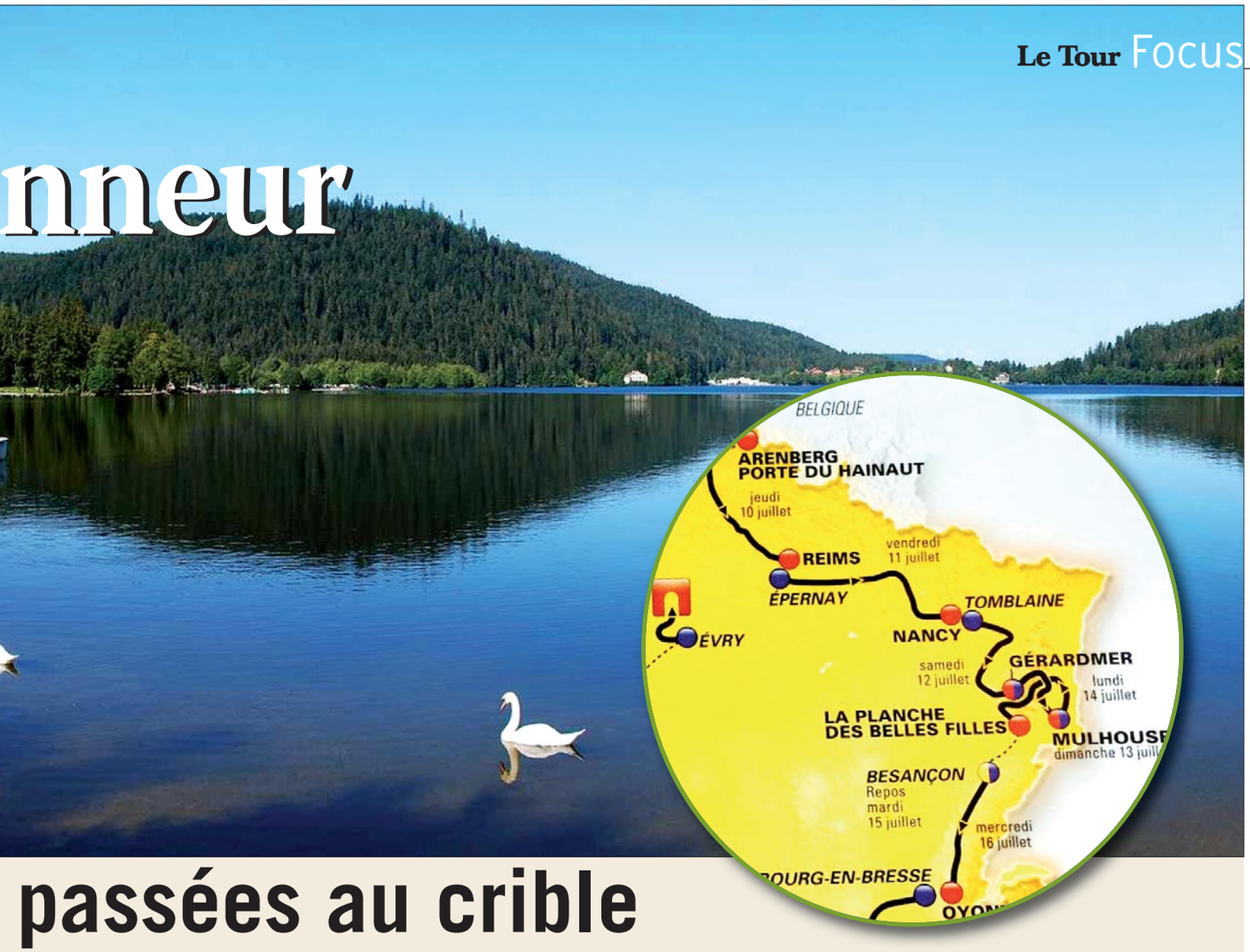
Le lac de Gérardmer

Trois étapes

SAMEDI 12 JUILLET, 8e ÉTAPE : TOMBLAINE - GÉRARDMER (161 KM)

Il y aura déjà eu quelques côtes en Angleterre, du côté de Sheffield, lors de la 2e étape, mais cette 8e étape est bien celle des premiers cols. La journée sera pourtant longtemps très plate, avec 135 kilomètres dans la plaine depuis Tomblaine, dans la banlieue de Nancy, jusqu'au pied des Vosges. Mais le final est d'un tout autre acabit, avec trois ascensions en seulement 25 kilomètres. D'abord le col de la Croix-des-Moinats, 7,6 km à 6% de moyenne, plutôt roulant. Puis le col de Grosse Pierre, court (3 kilomètres seulement) mais raide, avec une moyenne trompeuse de 7,5% : le pied et le sommet sont en fait quasi plats, mais entre les deux il y a un long passage à plus de 10%, avec des pentes allant même jusqu'à 16%. On devrait y voir de premières défaillances et de premières banderilles, car le sommet n'est qu'à 11 kilomètres de l'arrivée : un peu plus de 9 en descente puis, sans aucun répit, la montée finale, du centre de Gérardmer

nneur



passées au crible

à la station de La Mauselaine, où il faudra avoir du punch. L'ascension ne dure en effet que 1 800 mètres, à 10,3 % de moyenne, maximum 13 %... Les grimpeurs explosifs seront à la fête, tandis que ceux un peu plus « diesel » pourraient y perdre un temps précieux.

DIMANCHE 13 JUILLET, 9e ÉTAPE : GÉRARDMER - MULHOUSE (166 KM)

Des trois étapes vosgiennes, c'est celle qui devrait faire le moins de dégâts, ce qui ne la rend pas moins difficile pour autant. Il y aura beaucoup de difficultés entre Gérardmer et Mulhouse, dont le col de la Schlucht, abordé d'entrée, mais aussi la côte de Gueberschwihr et le Markstein. Une journée façon montagnes russes, donc, mais qui s'achèvera par une longue descente puis un final plat, ce qui devrait annihiler toute tentativesérieuse des favoris, mais attention aux coups de bambou : un jour sans sur un parcours pareil, cela peut coûter plusieurs minutes à l'arrivée. C'est en revanche une journée parfaite pour les baroudeurs, qui devraient se battre pour prendre l'échappée du jour, car celle-ci a de fortes chances d'aller au bout.

LUNDI 14 JUILLET, 10e ÉTAPE : MULHOUSE - LA PLANCHE DES BELLES FILLES (161 KM)

C'est l'étape reine des Vosges, et peut-être même de ce Tour de France 2014. Et en plus, elle a lieu le jour de la fête nationale française, un 14 juillet, comme une assurance de plus de vivre une journée exceptionnelle. Cette 10e étape de la Grande Boucle, placée à la veille du premier jour de repos et donc après neuf premières étapes sans répit, est extrêmement difficile, du début à la fin. Car l'ascension finale aurait pu suffire : la montée de La Planche des Belles Filles est terrible, et en 2012 elle avait été abordée sans réelle difficulté au préalable et cela ne l'avait pas empêchée de faire de gros écarts (le dixième à une minute). Mais elle est ici précédée de six autres difficultés, et pas des moindres : le col du Firstplan (8,3 km à 5,4 %), le Petit Ballon (9,3 km à 8,1 %), le col du Platzerwasel (7,1 km à 8,4 %) dans la première moitié de l'étape, puis le col d'Oderen (6,7 km à 6,1 %), le col des Croix et le col des Chevrères (3,5 km seulement, mais à 9,5 % !) dans le final. Avant, donc, cette montée finale de La Planche des Belles Filles, abordée sans transition sur le plat ou presque. Longue de 6 kilomètres, cette ascension est à 8,5% de moyenne, mais l'essentiel de sa pente est en fait au-dessus des 10 %. Ce sont surtout ses 500 derniers mètres qui sont redoutés : un raidard à 20% où les coureurs peuvent rester plantés et où les secondes défilent très, très vite...

Une journée pareille peut faire de très gros écarts, peut-être déjà rédhibitoires pour certains au classement général. ■

Thierry Gouvenou « J'aimerais que la course soit plus interactive »

Coureur professionnel entre 1991 et 2002 pour les équipes Z, Gan et surtout BigMat – Auber 93, avec qui il a animé bon nombre de Tours de France, Thierry Gouvenou a intégré ASO, la société organisatrice du Tour de France, en 2004. Depuis, il fait partie de l'équipe qui, tous les ans, dessine le parcours de la Grande Boucle. Cette année il en a même pris la direction, à la place de Jean-François Pescheux, qui occupait ce poste depuis 1994 et prendra sa retraite l'an prochain. Comment dessine-t-on le Tour ? Quelles évolutions dans les années à venir ? Le n°2 du Tour de France nous dit tout.

FO Hebdo : Comment, dans les grandes lignes, dessine-t-on la carte du Tour de France ?

Thierry Gouvenou : Tout part d'une idée générale du tracé lancée par le directeur de la course, Christian Prudhomme. Cette idée est ensuite peaufinée par le responsable du service compétition, c'est-à-dire Jean-François Pescheux pendant longtemps, et désormais moi. Une fois que c'est mieux défini, les grands axes du parcours sont transmis à l'ensemble du service, qui est composé de six anciens coureurs professionnels. Chacun a son mot à dire, selon ses affinités, sa connaissance de telle ou telle région… On travaille tous ensemble pour définir la vraie structure du parcours. Et une fois que les départs et les arrivées sont définis, on travaille beaucoup sur carte pour dessiner les étapes, puis on part sur le terrain pour valider, ou modifier, ce que l'on avait prévu.

En tout, combien de temps cela prend-il de dessiner le parcours du Tour ?

Pour le Grand Départ, on commence deux ans et demi avant. Pour le reste, plutôt un an et demi. Au printemps, on commence à avoir une bonne idée de ce à quoi ressemblera le Tour de l'année suivante. En juin on va repérer les étapes stratégiques, puis on laisse passer le Tour et on valide définitivement début septembre, un gros mois avant la présentation officielle du parcours.

Est-ce que vous partez des candidatures de villes-étapes que vous avez, ou est-ce qu'à l'inverse vous sollicitez certaines communes en fonction de ce que vous voulez faire ?

Cela dépend des endroits. Dans certaines régions, on a des candidatures à tout va: on pourrait faire un Tour de France dans l'Ouest sans aucun problème! En revanche il y a d'autres endroits où l'on est obligés de solliciter une ou deux communes pour faire le lien entre deux étapes, mais c'est très rare. Cela arrive parfois autour de la Méditerranée, lorsqu'il faut relier les Alpes et les Pyrénées…

Partez-vous d'une page totalement blanche ou y a-t-il des passages obligés? L'arrivée sur les Champs-Élysées par exemple…

Bien sûr! Les noms mythiques, le Tourmalet, le Galibier, Issoire… On sait très bien que l'on ne peut pas s'en passer. Ce sont des endroits tellement réputés, c'est la légende du Tour! Ils méritent que l'on y revienne. Parfois, cela peut nous gêner pour innover dans le tracé du parcours, mais ces cols sont d'un tel attrait pour le public et les coureurs!

Des innovations, justement, on en voit de plus en plus souvent sur le Tour. Cette année, par exemple, le peloton passe trois jours dans les Vosges, ce qui est très rare pour un massif dit « intermédiaire »…

C'est vrai qu'on a travaillé les Vosges de façon différente pour cette année. Cela nous a demandé des heures de travail: lecture de cartes, recherche des profils du plus grand nombre de cols possible, pour essayer de trouver quelque chose de cohérent. D'habitude, on proposait des cols très ronds dans les Vosges, qui ne faisaient pas forcément d'écarts. Cette fois-ci, on s'est dit: on fait trois étapes complètement différentes. Une première plutôt plate au début mais très tonique sur la fin. Une deuxième plus classique, avec le Grand Ballon par exemple, et un final en plaine, qui avantage plutôt les baroudeurs. Et une troisième où l'on a cherché à relier les plus grosses difficultés des Vosges entre elles. Cela donne une belle étape, comparable à ce que l'on peut faire dans les Pyrénées (*voir pages 14 et 15*).

Et pourquoi avoir réintroduit aussi massivement les pavés sur la 5e étape?

C'est différent. On ne peut plus proposer une première semaine toute plate avec seulement des sprints, cela n'intéresse plus personne parce que la course est totalement bloquée en plaine désormais. Il faut donc trouver des alternatives: une arrivée en petite côte, du vent en bord de mer, cette année des pavés…

Vers quoi tendent toutes ces innovations?

Le but ultime – mais l'osera-t-on un jour? –, c'est de dessiner un Tour de France sans arrivée au sommet dans les grands massifs. Proposer des étapes où le général peut se jouer dans les massifs intermédiaires, avec de courtes arrivées au sommet, comme La Planche des Belles Filles, et des étapes classiques mais sans arrivée en haut des cols dans les Alpes et les Pyrénées.

C'est votre philosophie personnelle, ou celle de toute votre équipe?

C'est général. Le but est de diluer les difficultés, de sortir des sentiers battus. Éviter d'avoir des points bien connus à l'avance où tout va se jouer, comme lorsqu'il y a quatre arrivées au sommet. Car nous devons nous adapter à la nouvelle façon de courir des équipes, très scientifique, très contrôlée. Nous, on veut casser ça. Et on pense qu'en corsant les massifs intermédiaires tout en réduisant, en supprimant peut-être même, à terme, le nombre d'arrivées au sommet dans les grands massifs, on va réussir à redynamiser la course, à en changer le scénario.

Quelles autres innovations voulez-vous amener au Tour?

On va peut-être aller sur un terrain plus technologique, avec l'accord des équipes. J'aimerais que la course soit plus interactive, que l'on puisse positionner les coureurs via GPS, entendre les conversations radio avec les directeurs sportifs… Sur le parcours en lui-même, je suis partisan de revenir aux valeurs de l'endurance, ne pas aller dans le schéma du tout court, tout explosif. L'endurance, c'est un peu l'essence du vélo!

Est-ce que toutes les routes sont envisageables sur le Tour? Les ribins de Bretagne, les monts pavés des Flandres?

Oui, cela fait partie de nos réflexions et on en parle de temps en temps. En revanche, nous avons des contraintes. Le Tour d'Italie peut, par exemple, s'aventurer sur des routes, et des cols notamment, où nous ne pouvons pas mettre les pieds parce qu'en terme d'infrastructures, le Giro est à peu près dix fois plus petit que le Tour. Mais sinon, aucune route cyclable n'est exclue. Comme le dit Christian Prudhomme : « *Le dogme, c'est qu'il n'y a pas de dogme.* » ■

La 5e étape réintroduit massivement les pavés.

Les équipes mode d'emploi

Vingt-deux équipes qui ne sont pas là par hasard

Tous les ans, vingt-deux équipes participent au Tour de France. Mais ASO, l'organisateur de la Grande Boucle, n'a pas toute latitude dans ses invitations. En réalité, dix-huit formations sont chaque année conviées d'office sur la plus grande course cycliste du monde: ce sont les dix-huit équipes qui possèdent le statut «World Tour», c'est-à-dire qui appartiennent à la première division mondiale. Grâce à ce label, elles sont assurées de participer aux plus grandes épreuves du calendrier : les plus belles classiques, Paris-Nice, le Dauphiné, par exemple, et bien sûr le Tour.

Reste donc quatre places à distribuer : pour celles-ci, ASO est libre d'inviter qui elle veut parmi la vingtaine d'équipes appartenant à la deuxième division mondiale, appelée «Continental Pro». Cette année, l'organisateur a ainsi fait confiance aux deux seules équipes françaises de cette division, Cofidis, une habituée de l'épreuve, et Bretagne, qui y fera à l'inverse ses grands débuts ; mais aussi la suisse IAM, où court notamment Sylvain Chavanel, et l'allemande NetApp, elles aussi novices sur la Grande Boucle.

Quand les équipes changent de nom...

À la lecture de la liste des 22 équipes qui participent à ce Tour de France 2014, certains noms vous parlent peut-être davantage que d'autres. Normal : à de rares exceptions près, il est courant qu'une équipe change de nom tous les deux ou trois ans. Ce qui ne veut pas dire que le reste change. En réalité, la plupart des formations en lice sur cette Grande Boucle existent depuis des années, mais elles ont changé de nom parfois cinq ou six fois, au gré des sponsors venus les financer... Voici la liste détaillée des noms successifs de chacune d'entre elles, pour mieux vous y retrouver :

AG2R La Mondiale: d'abord Chazal (1992-1995) puis Casino (1996-1999), AG2R Prévoyance (2000-2007) et AG2R La Mondiale depuis 2008.

Astana: elle s'est toujours appelée Astana depuis sa création en 2007.

Belkin: d'abord Kwantum (1984-1986) puis Superconfex (1987-1989), Buckler (1990-1992), Wordperfect (1993-1994), Novell (1995), Rabobank pendant très longtemps (1996-2012) et Belkin depuis 2013.

BMC: elle s'est toujours appelée BMC depuis sa création en 2007.

Bretagne: elle s'est toujours appelée Bretagne depuis sa création en 2005.

Cannondale: d'abord Liquigas (2005-2012) et Cannondale depuis 2013.

Cofidis: elle s'est toujours appelée Cofidis depuis sa création en 1996.

Europcar: d'abord Bonjour (2000-2002) puis Brioches La Boulangère (2003-2004), Bouygues Telecom (2005-2010) et Europcar depuis 2011.

FDJ. fr: d'abord La Française des Jeux (1997-2001) puis FDJeux.com (2002-2004), La Française des Jeux (2005-2009), FDJ (2010-2012) et FDJ. fr depuis 2013.

Garmin: d'abord TIAA (2005-2006) puis Slipstream (2007) et Garmin depuis 2008.

Giant-Shimano: d'abord Shimano (2005) puis Skil-Shimano (2006-2011), Argos-Shimano (2012-2013) et Giant-Shimano depuis 2014.

IAM: elle s'est toujours appelée IAM depuis sa création en 2013.

Katusha: d'abord Tinkoff (2006-2008) puis Katusha depuis 2009

Lampre: elle s'est toujours appelée Lampre depuis sa création en 2005.

Lotto-Belisol : elle s'est toujours appelée Lotto-Belisol depuis sa création en 2012.

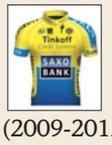
Movistar: d'abord Reynolds (1980-1989) puis Banesto (1990-2000), iBanesto.com (2001-2003), Illes Balears (2004-2005), Caisse d'Épargne (2006-2010) et Movistar depuis 2011.

NetApp: elle s'est toujours appelée NetApp depuis sa création en 2010.

Omega Pharma-Quick Step: d'abord Quick Step (2003-2011) et Omega Pharma-Quick Step depuis 2012.

Orica-GreenEDGE: elle s'est toujours appelée Orica-GreenEDGE depuis sa création en 2012.

Team Sky: elle s'est toujours appelée Team Sky depuis sa création en 2010.



Tinkoff-Saxo: d'abord Home (1998-1999) puis Memory Card (2000), CSC (2001-2008), Saxo Bank (2009-2012), Saxo-Tinkoff (2013) et Tinkoff-Saxo depuis 2014.

Trek: d'abord Leopard-Trek (2011) puis RadioShack (2012-2013) et Trek depuis 2014.

Mon beau vélo

Deux roues, une selle, un guidon et des pédales : *a priori*, rien de plus simple qu'un vélo. Et pourtant, des premières bicyclettes du Tour, au début du XX^e siècle, lourdes de plus de 20 kilos, avec une seule vitesse et un pignon fixe, à celles qu'utilisent aujourd'hui les coureurs de la Grande Boucle, il y a plusieurs mondes d'écart. Quelles sont les caractéristiques d'un vélo de coureur professionnel en 2014? Qu'est-ce qui différencie ce vélo de celui qu'utilisent des millions d'amateurs à travers le monde?
Pour le savoir, nous avons demandé à Arnaud Désoeuvre, mécanicien de l'équipe FDJ.fr, de nous présenter le vélo Lapierre Aircode 002, que les coureurs de l'équipe française utilisent sur ce Tour 2014. ■

LA SELLE

« On a six modèles de selles dans l'équipe. En début de saison, les coureurs les essaient et chacun choisit celle qu'il va utiliser tout au long de la saison. Chaque coureur a ses critères, mais globalement, c'est bien sûr le confort qui prime : il faut être bien posé sur sa selle parce que l'on va y passer un paquet d'heures ! Certaines sont plus larges que d'autres, pour davantage poser le bassin ; d'autres plus rembourrées, d'autres, à l'inverse, ne sont qu'en carbone, sans rembourrage, etc. Il y a eu beaucoup de tentatives d'innovations sur les selles, mais dans l'ensemble toutes ont été abandonnées. Par exemple, un temps on a vu beaucoup de selles avec des trous, mais elles ont à peu près disparu du peloton maintenant. On a essayé des selles avec bec plongeant, des selles articulées... mais on revient toujours à l'original ou presque. Et d'ailleurs, c'est un point du vélo où il n'y a pas de différence entre le matériel des pros et celui des amateurs. »

LE GROUPE

(freins, pédalier, dérailleurs)

« C'est un système tout électrique. On part des poignées de frein : il y a deux palettes pour pouvoir monter ou descendre les vitesses. Elles sont reliées par un fil aux dérailleurs avant et arrière. Le tout est alimenté par une batterie qui est insérée à l'intérieur du tube de selle. Son autonomie est assez importante: il ne faut la recharger que quatre ou cinq fois sur un Tour de France.
Nous avons été précurseurs au sein du peloton avec ce système électrique, que l'on utilise depuis 2007. C'est hyper fiable, c'est souple à l'utilisation, et aujourd'hui c'est devenu incontournable pour les coureurs: il n'y a plus à tordre la poignée pour changer de vitesse, ce qui est un grand confort, surtout quand il fait froid. C'est vraiment une innovation majeure. Pour le moment c'est encore un peu onéreux, mais avec le temps ça va se généraliser. Pour l'instant, à peu près la moitié des équipes professionnelles utilisent ce système, les autres sont encore avec des poignées. Mais à terme, je pense que l'on passera en tout électrique dans l'ensemble de la mécanique. On commence aussi à en voir chez les amateurs et les cyclos, mais ça reste encore cher. Et il y a pas mal de réticence: les gens pensent que parce que c'est électrique, ce n'est pas forcément fiable... Quand on vient nous voir au camion le soir des courses, on nous pose souvent la question. Et nous on leur dit : pas de souci, ça marche ! »

LE CADRE

« Le cadre est tout en carbone. Ce genre de cadre est apparu dans les pelotons à la fin des années 1980. À l'époque, il cohabitait avec les cadres en acier, puis plus tard il y a eu les cadres en alu. Mais depuis une dizaine d'années, le peloton est à 100 % équipé de cadres tout carbone. Ce n'est pas qu'une question de poids, c'est tout le comportement du vélo qui est amélioré : il est à la fois plus léger, plus rigide et plus élastique. Le seul inconvénient, c'est que ça casse souvent lorsque le coureur tombe, en tout cas plus souvent qu'avec l'alu ou l'acier.

D'habitude, ce qui change d'une année sur l'autre sur un cadre, c'est surtout sa décoration. On change la couleur un peu avant le Tour, au mois de mai, histoire de varier… Cette année, c'est différent. Géométriquement, c'est le même que l'an dernier, mais la construction des différents tubes est différente par rapport au cadre précédent. Le tube de selle, notamment, est plus profilé. L'arrière est un peu différent aussi, il est un peu plus aérodynamique. Le tout est un tout petit peu plus léger, plus rigide, tout en restant aussi confortable.

On retrouve aussi une écrasante majorité de tout carbone chez les non-pros. Sur n'importe quelle course amateurs, il n'y a que ça. Il n'y a guère que ceux qui font de très grandes randonnées qui peuvent encore utiliser des cadres en alu ou en acier. Ces cadres font aussi le même poids que ceux des pros, ils sont même plus légers parfois. D'abord parce que les vélos des professionnels ont un poids minimum (6,8 kg), mais aussi parce que, pour la sécurité du coureur, c'est important d'avoir un vélo qui ne soit pas trop léger. Mais la principale différence, c'est que les cadres des pros sont bien plus souples. C'est normal : ils subissent bien plus de force que ceux des amateurs. »

LE GUIDON

« Pour le coup, il n'y a aucune différence entre un guidon de pro et le guidon de Monsieur Tout-le-monde ! Sur nos vélos FDJ.fr, la potence est en aluminium et le guidon en carbone. Il existe des modèles monobloc, que les coureurs aiment bien généralement d'ailleurs, mais nous c'est en deux pièces. »

LES ROUES

« On a quatre modèles, plus celles prévues pour le contre-la-montre. La différence d'une roue à l'autre, c'est la largeur. On a un modèle de 24 millimètres qui est fait pour la montagne, roue légère. Un autre pour la moyenne montagne, 35 millimètres. Un autre pour les profils les plus courants, parcours plutôt plat, avec quelques côtes, un vent moyen, largeur de 50 millimètres. Et un dernier modèle de 75 millimètres pour les courses très plates, vent dans le dos toute la journée, style Paris-Tours. Ce sont celles de 35 et de 50 millimètres qui sont les plus utilisées. Là aussi, c'est le coureur qui choisit. Certains roulent toute l'année en 35. D'autres aiment avoir une roue avant en 35 et une roue arrière en 50.

Les roues sont en carbone et les pneumatiques, c'est du boyau. À une époque, le pneu était hyper à la mode, mais aujourd'hui tout le peloton est revenu au boyau. On s'est aperçu que le rendement était vraiment meilleur, le confort également.

Dans ce domaine, il y a assez peu de différences entre un vélo de professionnel et un vélo d'amateur. La gomme est la même, le dessin du boyau aussi. »

La relève française

Après de longues années de disette, le cyclisme français reprend des couleurs depuis quelques années. Et l'avenir est encore plus prometteur, avec une jeune génération de très haut niveau, que ce soit au sprint, en montagne ou pour les classiques, et qui a déjà commencé à remporter de grands succès.

Des sprinteurs inscrits dans le gotha mondial

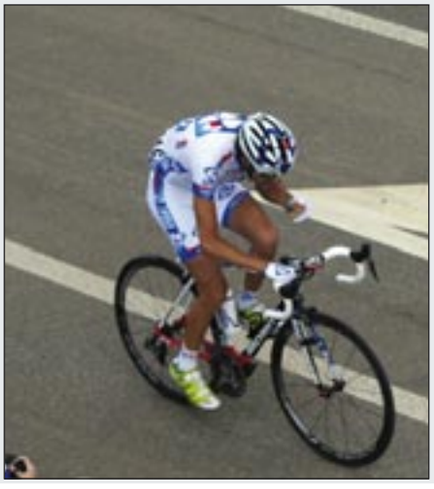
NACER BOUHANNI (FDJ. FR), 23 ANS
Palmarès : champion de France 2012, deux étapes de Paris-Nice, deux étapes du Tour de Pékin, GP de Fourmies 2013.

ARNAUD DÉMARE (FDJ. FR), 22 ANS
Palmarès : Vattenfall Cyclassics Hambourg 2012, champion du monde espoirs 2011, 4 jours de Dunkerque 2013, deuxième de Gand-Wevelgem 2014.

BRYAN COQUARD (EUROPCAR), 22 ANS
Palmarès : vice champion du monde espoirs 2012, Route Adélie 2014, Paris-Camembert 2014.

Dans ce domaine, les meilleurs Français ne sont déjà plus de très grandes promesses mais des leaders mondiaux. Alors que la France n'avait plus connu un sprinteur de classe mondiale depuis l'arrêt de Frédéric Moncassin au début des années 2000, et qu'elle avait dû jusqu'ici se contenter de coups d'éclat, comme les victoires sur le Tour de Jean-Patrick Nazon, en 2003, sur les Champs-Élysées, ou celle de Jimmy Casper à Strasbourg en 2006, voilà qu'elle se retrouve armée de plusieurs cadors mondiaux.

Nacer Bouhanni, Arnaud Démare et Bryan Coquard sont âgés de 22 ou 23 ans, ils sont professionnels respectivement depuis 2011, 2012 et 2013, et pourtant ils rivalisent déjà avec les meilleurs spécialistes mondiaux du sprint. Tous trois ont déjà battu au moins une fois Mark Cavendish, André Greipel, John Degenkolb ou Marcel Kittel… Et surtout, ils sont d'une fiabilité remarquable, qui leur a permis de s'installer durablement dans le gotha du sprint mondial : en 2013, Nacer Bouhanni a gagné à onze reprises, Arnaud Démare neuf fois, et Bryan Coquard six fois. En un mot, nos jeunes Français ont l'habitude de gagner. Et ils progressent hyper vite. Champion du monde espoirs à Copenhague en 2011, Arnaud Démare a remporté une grande classique pour sprinteurs, la Vattenfall Cyclassics de Hambourg, dès sa première saison professionnelle, en 2012, avant de terminer troisième de Paris-Tours l'an dernier et deuxième de Gand-Wevelgem cette saison. Vice-champion du monde espoirs à Valkenburg, en 2012, Bryan Coquard, n'a eu, lui aussi, aucun mal à s'adapter au monde professionnel, remportant deux succès dès sa première course dans l'Élite, l'Étoile de Bessèges. Quant à Nacer Bouhanni, il a déjà un titre de champion de France au palmarès, acquis devant… Démare.



Et ces trois-là ne sont pas seuls. Vice-champion du monde espoirs derrière Démare en 2011, Adrien Petit est aussi un élément prometteur chez Cofidis. Du côté d'Europcar, en sus de Coquard, Yannick Martinez, le frère de l'ancien champion olympique de VTT Miguel Martinez, est également un excellent sprinteur. ■

Des chasseurs de

ARTHUR VICHOT (FDJ. FR), 25 ANS
Palmarès : champion de France 2013, Tour du Haut Var 2013, deuxième du GP de Québec 2013, troisième de Paris-Nice 2014.

Au sprint, il y avait des coups d'éclat. En montagne, de grands barouds et des victoires de prestige. Le grand passage à vide du cyclisme français a été général dans les années 2000, mais c'est probablement sur les classiques qu'il a été le plus manifeste, avec des courses totalement désertées par les coureurs

Des grimpeurs brillants et décomplexés

THIBAUT PINOT (FDJ. FR), 24 ANS
Palmarès : une étape du Tour de France, Semaine lombarde 2011, quatrième du Tour de Suisse 2013, sptième du Tour d'Espagne 2013, dixième du Tour de France 2012.

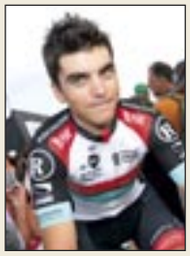
WARREN BARGUIL (GIANT-SHIMANO), 22 ANS
Palmarès : deux étapes du Tour d'Espagne, Tour de l'Avenir 2012, neuvième du Tour de Catalogne 2014.

ROMAIN BARDET (AG2R LA MONDIALE), 23 ANS
Palmarès : tour de l'Ain 2013, Drôme Classic 2014, quatrième du Tour de Catalogne 2014, cinquième du Tour de Pékin 2013, quinzième du Tour de France 2013.

Depuis l'affaire Festina, en 1998, la présence des Français en montagne s'était réduite comme peau de chagrin. En dehors de quelques rares exceptions, comme Christophe Moreau, les coureurs tricolores se contentaient de prendre des échappées au long cours sur les étapes montagneuses, pour espérer s'imposer en baroudeur, sans aucune ambition possible dans la course « à la pédale » face aux favoris, et donc au classement général des courses par étapes, à commencer par le Tour de France. Depuis quelques années, dans la foulée, par exemple, de Pierre Rolland ou John Gadret, les choses ont évolué et désormais les espoirs sont portés par une jeune génération pétrie de talent et dans laquelle se trouve peut-être bien le prochain Français vainqueur de la Grande Boucle…

Thibaut Pinot, dixième de son premier Tour en 2012, est le leader naturel de cette nouvelle génération. Le coureur de la FDJ. fr est décomplexé, il n'a pas froid aux yeux, il n'hésite pas à se mesurer aux « leaders » du peloton international et veut leur prouver qu'ils ne sont pas meilleurs que lui. Un tempérament qui lui a déjà permis d'obtenir d'excellents résultats et qui inspire ses compatriotes. D'un an plus jeune, Romain Bardet s'est révélé aux yeux du grand public sur le Tour 2013, aux côtés de son leader chez AG2R La Mondiale, Jean-Christophe Peraud. Très bon jeune grimpeur, capable de briller sur les courses de trois semaines comme le Tour de France et aussi peu complexé que Pinot, Bardet aime aussi les classiques, notamment Liège-Bastogne-Liège… Enfin, Warren Barguil, 22 ans à peine, a été phénoménal, l'an dernier, pour son premier grand tour : il a remporté deux étapes de la Vuelta avec une aisance de vieux briscard. Ce jeune grimpeur, qui court pour une équipe étrangère, la néerlandaise Giant-Shimano, a la gagne en lui et pourrait bien aller très, très loin… ■

classiques déjà au top



TONY GALLOPIN (LOTTO-BELISOL), 26 ANS
Palmarès : clasica San Sebastian 2013, troisième du Tour d'Oman 2012, sixième du GP E3 2014.

tricolores, incapables de peser sur ces épreuves pourtant si nombreuses dans le calendrier et importantes dans l'histoire du cyclisme. C'est donc sur ces dernières que le changement a été le plus spectaculaire… avec, enfin, des Français au niveau sur les classiques, et même qui gagnent! Le succès d'Arnaud Démare sur une des rares classiques dédiées aux sprinteurs, la Vattenfall Cyclassics de Hambourg, en août 2012, a été un coup de tonnerre, mais cela faisait déjà quelque temps que les tricolores avaient recommencé à jouer les premiers rôles sur les plus grandes classiques de l'année: quelques mois plus tôt, Sébastien Turgot avait terminé deuxième de Paris-Roubaix, Thomas Voeckler quatrième de Liège-Bastogne-Liège et Sylvain Chavanel avait terminé deuxième du Tour des Flandres un an plus tôt, battu d'une roue par Nick Nuyens…

Le symbole, à nouveau, c'est que la victoire est venue d'un représentant de la jeune génération. Une prise de pouvoir confirmée un an plus tard avec la victoire sur la Clasica San Sebastian, à l'été 2013, de Tony Gallopin, l'un des éléments les plus prometteurs de cette relève française sur les courses d'un jour. Le coureur de Lotto-Belisol a triomphé sur les cols du Pays basque espagnol, mais il peut tout aussi bien briller sur les pavés des Flandres ou les collines néerlandaises de l'Amstel Gold Race: il en gagnera d'autres. On peut faire le même pari avec le champion de France 2013, Arthur Vichot, excellent puncheur, à l'aise dans les courtes côtes et très rapide au sprint, bref taillé pour les Ardennaises, que ce soit Liège-Bastogne-Liège ou l'Amstel Gold Race… ■

Une saison de janvier à octobre

Il n'y a pas que le Tour de France dans la vie ! Si les trois semaines de juillet sont depuis toujours le cœur et la vitrine mondiale du cyclisme, la saison s'étend en réalité de janvier à octobre…

Sur le papier, le vélo, c'est simple : pédaler plus vite que les autres pour être le premier. En pratique, c'est un peu plus compliqué.
D'abord, il existe deux formats de course : en ligne ou contre-la-montre. Sur une course en ligne, les coureurs évoluent en peloton et s'élancent ensemble d'un point A pour rejoindre un point B. Sur un contre-la-montre, qui peut être individuel ou par équipes, il s'agit de partir les uns après les autres et de comparer les temps effectués sur un même parcours.
Il existe aussi deux types d'épreuves : les courses d'un jour et les courses par étapes. Les premières sont, dans leur immense majorité, des courses en ligne. Les secondes proposent les deux types de course : une forte majorité d'étapes en ligne et une poignée d'étapes contre-la-montre. Par exemple, sur ce Tour de France 2014, il y a vingt étapes en ligne et un contre-la-montre, ou « chrono ». Selon le parcours proposé, les coureurs qui brillent diffèrent. Une course plate est peu sélective : elle se finit régulièrement groupée, permettant aux sprinteurs, ces coureurs dotés d'une belle pointe de vitesse, de glaner de nombreuses victoires. À l'inverse, ce sont les grimpeurs qui ont la part belle en montagne. Les puncheurs, eux, s'expriment sur les ascensions un peu plus courtes – on parle de bosses ou de parcours vallonné –, ce qui est courant sur les courses d'un jour. Sur tous ces terrains, les baroudeurs tentent, eux, d'anticiper l'action en prenant les échappées assez loin de l'arrivée, espérant que les favoris ne reviennent jamais. Enfin, les spécialistes des contre-la-montre sont les rouleurs ; mais si le parcours du chrono est accidenté, voire s'il s'agit de gravir un col, alors les grimpeurs reviennent dans le jeu.

LES COURSES PAR ÉTAPES

L'exemple type de la course par étapes, c'est bien évidemment le Tour de France. Mais ce n'est pas la seule course de trois semaines de l'année : il y a aussi le Tour d'Italie (*le Giro*), en mai, et le Tour d'Espagne (*la Vuelta*), à cheval sur août et septembre. Ces trois épreuves, que l'on appelle les grands tours, sont les seules à proposer 21 étapes, mais aussi deux jours de repos.

> « Les courses d'un jour se déclinent en "classiques", "monuments" et "semi-classiques". »

Les autres courses par étapes sont bien plus courtes : de deux jours, comme le Tour du Haut-Var, disputé en février, à un peu plus d'une semaine, comme le Tour de Suisse (9 jours), parfois qualifié de « quatrième grand tour », ou le Critérium du Dauphiné (8 jours), qui se court dans les Alpes françaises. Ces deux épreuves sont parmi les plus importantes du calendrier après les trois grands tours. Au même niveau, on peut mettre Paris-Nice, Tirreno-Adriatico, le Tour du Pays basque ou encore le Tour de Romandie. Mais la toute première grande course par étapes de l'année a lieu dès janvier : c'est le Tour Down Under, en janvier. Et le Tour de Pékin, en Chine, clôt le calendrier en octobre…

LES COURSES D'UN JOUR

Paris-Roubaix, Liège-Bastogne-Liège, le Tour des Flandres, Milan-San Remo, le Tour de Lombardie, vous connaissez ? Ce sont les plus connues des courses d'un jour, que l'on regroupe sous le nom de « monuments ». À part l'épreuve lombarde, qui a lieu à l'automne, elles se courent au printemps, à un moment de la saison où les « classiques » sont nombreuses. Les « monuments », ce terme générique regroupe en fait les plus grandes courses d'un jour de l'année : cinq en tout, mais il y a aussi Paris-Tours, la Clasica San Sebastian, l'Amstel Gold Race, la Flèche Wallonne, les GP de Montréal et Québec, ou encore Gand-Wevelgem, la Vattenfall Cyclassics… Le calendrier est aussi émaillé, de février à octobre, d'autres courses d'un jour, parfois appelées semi-classiques. ■

Un sport qui se mondialise

À l'image des trois grands tours, disputés en France, en Italie et en Espagne, ou des grandes classiques, confinées en France, en Belgique et en Italie, le cyclisme a longtemps été un sport essentiellement européen, que ce soit au niveau des courses, des coureurs ou du public. Mais depuis quelques années, l'internationalisation est en marche.

LES PIONNIERS

Bien sûr, il y a eu des exceptions. Kisso Kawamuro fut, dès 1926 (!), le premier coureur japonais à participer au Tour de France. Dans les années 1950, de nombreux coureurs algériens ou marocains disputèrent aussi la Grande Boucle. Mais il aura fallu attendre 1986 pour voir un premier coureur non européen inscrire son nom au palmarès de la plus grande épreuve cycliste de la planète : l'Américain Greg LeMond. Français, Italiens, Belges, Luxembourgeois, Néerlandais, Suisses et Espagnols s'étaient partagés les 72 premières éditions… Cette victoire de LeMond, qui allait en obtenir deux autres, en 1989 et 1990, était alors le symbole d'un cyclisme qui commençait peu à peu à élargir ses horizons, même si tout se concentrait encore en Europe.

En 1983, trois ans avant la première victoire de LeMond, les spectateurs avaient découvert, stupéfaits, les petits grimpeurs colombiens de l'équipe Colombia-Varta, qui allaient faire le show en montagne pendant plusieurs années, avec ce sponsor, puis sous les couleurs de Café de Colombia, affichant de redoutables escaladeurs comme Luis Herrera (maillot à pois en 1985 et 1987), Fabio Parra ou Hernan Buenahora. C'est aussi dans ces années-là, en 1981, que Phil Anderson devient le premier Australien à porter le maillot jaune, cinq ans avant qu'Alex Stieda ne soit le premier Canadien dans le même cas.

> « L'internationalisation du peloton est un peu moins rapide que celle du calendrier. »

LE WORLD TOUR, SYMBOLE D'UNE ÉVOLUTION

Il faudra néanmoins attendre le XXIe siècle pour que le cyclisme sorte pour de bon des frontières de l'Europe, même si le Grand Prix des Amériques, organisé au Canada de 1988 à 1992, avait montré la voie. Le Tour de Californie, créé en 2006, s'est rapidement imposé comme une épreuve très importante. Les Grands Prix de Québec et Montréal, créés conjointement en 2010, ont été intégrés au calendrier World Tour dès leur première édition. Le World Tour, justement, est le symbole de la volonté d'internationalisation de l'Union cycliste internationale (UCI) : créé en 2005 sous le nom de Pro Tour, il a pour but de réunir les meilleures équipes, avec les meilleurs coureurs, sur les meilleures épreuves. Et, si possible, que cela ne concerne pas que les Européens. En 2005, il n'y avait qu'une équipe américaine au milieu de dix-neuf formations du Vieux

Continent, et le calendrier était 100% européen. Mais en 2014 il y a une épreuve en Australie, le Tour Down Under; deux au Canada, les Grands Prix de Québec et Montréal; et une en Chine, le Tour de Pékin. Et sur les dix-huit équipes World Tour, il y en a une kazakhe (Astana), trois américaines (BMC, Garmin, Radio Shack), une australienne (Orica-GreenEDGE) et deux russes (Katusha et Tinkoff-Saxo).

TOUJOURS PLUS LOIN

Cette évolution récente du calendrier cycliste devrait se poursuivre dans les années à venir. De nombreuses épreuves existent déjà aux quatre coins du monde sans faire partie du World Tour : le Tour de Californie, mais aussi ceux d'Utah et du Colorado sont devenus des rendez-vous incontournables aux États-Unis ; le Tour de Langkawi accueille tous les ans quelques-unes des meilleures équipes du monde en Malaisie depuis 1996 ; la Tropicale Amissa Bongo, au Gabon, est une préparation au soleil appréciée par plusieurs équipes françaises; quant au Tour de San Luis, en Argentine, il a encore accueilli un parterre de stars en janvier dernier... Pour l'instant, ces courses sont encore, pour la plupart, considérées comme exotiques et servent surtout de préparation aux épreuves majeures, qui restent confinées au continent européen. Mais certaines d'entre elles pourraient intégrer le World Tour à moyen terme et prendre de l'importance, à l'image du Tour Down Under, épreuve australienne créée en 1999 et qui ne cesse de monter en grade depuis son introduction au calendrier World Tour, en 2008.

ET DANS LE PELOTON ?

L'internationalisation du peloton est un peu moins rapide que celle du calendrier. Même si les bannières des équipes se sont diversifiées, les coureurs sont encore, en grande majorité, des Européens – en un sens plus large que par le passé, néanmoins, puisqu'il y a de plus en plus de coureurs d'Europe de l'Est. Soixante-dix-sept pour cent des coureurs engagés dans des équipes World Tour sont Européens, et même 81 % en prenant en compte les Russes. Pour le reste de la planète, ce sont surtout les pays occidentaux qui sont bien représentés: Australie, États-Unis, Canada, Nouvelle-Zélande. Mais cela change petit à petit. Les Sud-Américains sont essentiellement représentés par les Colombiens, mais il y a aussi des professionnels brésiliens, vénézuéliens ou costariciens. Quelques coureurs chinois et japonais représentent le continent asiatique. Et depuis deux ou trois ans, on voit aussi apparaître des coureurs africains : jusqu'ici, seule l'Afrique du Sud existait au sein du cyclisme mondial, mais des Érythréens commencent à faire parler d'eux. On dit leurs capacités physiques aussi adaptées au cyclisme que celles de leurs voisins éthiopiens aux épreuves de fond en athlétisme... ■

LE CALENDRIER WORLD TOUR 2014

Le World Tour regroupe les plus grandes courses de l'année, qu'elles soient par étapes ou d'un jour. Les autres épreuves sont regroupées dans des calendriers continentaux : Europe Tour, Asia Tour, etc.

- 21-26 JANVIER : Tour Down Under (Australie).
- 9-16 MARS : Paris-Nice (France).
- 12-18 MARS : Tirreno-Adriatico (Italie).
- 23 MARS : Milan-San Remo (Italie).
- 24-30 MARS : Tour de Catalogne (Espagne).
- 28 MARS : Grand Prix E3 (Belgique).
- 30 MARS : Gand-Wevelgem (Belgique).
- 6 AVRIL : Tour des Flandres (Belgique).
- 7-12 AVRIL : Tour du Pays basque (Espagne).
- 13 AVRIL : Paris-Roubaix (France).
- 20 AVRIL : Amstel Gold Race (Pays-Bas).
- 23 AVRIL : Flèche wallonne (Belgique).
- 27 AVRIL : Liège-Bastogne-Liège (Belgique).
- 29 AVRIL-4 MAI : Tour de Romandie (Suisse).
- 9 MAI-1er JUIN : Tour d'Italie.
- 8-15 JUIN : Critérium du Dauphiné (France).
- 14-22 JUIN : Tour de Suisse.
- 5-27 JUILLET : Tour de France.
- 2 AOÛT : Clasica San Sebastian (Espagne).
- 3-9 AOÛT : Tour de Pologne.
- 11-17 AOÛT : Eneco Tour (Belgique, Pays-Bas).
- 23 AOÛT-14 SEPTEMBRE : Tour d'Espagne.
- 24 AOÛT : Vattenfall Cyclassics (Allemagne).
- 31 AOÛT : GP de Plouay (France).
- 12 SEPTEMBRE : GP de Québec (Canada).
- 14 SEPTEMBRE : GP de Montréal (Canada).
- 5 SEPTEMBRE : Tour de Lombardie (Italie).
- 21-28 SEPTEMBRE : Championnats du monde, Ponferrada (Espagne).

10-14 OCTOBRE : Tour de Pékin (Chine). ■

Jean-René Bernaudeau
« Un Français gagnera le Tour avant dix ans »

Il a disputé dix Tours de France de suite, de 1978 à 1987 (cinquième et meilleur jeune en 1979), et depuis 2000 il dirige chaque année son équipe Europcar sur les routes de la Grande Boucle. Jean-René Bernaudeau est un acteur majeur du Tour depuis plus de trente ans, mais il aime toujours autant la magie de juillet.

FO Hebdo : En trente-cinq ans, qu'est-ce qui a le plus changé sur le Tour ?

Jean-René Bernaudeau : Incontestablement, la mondialisation du cyclisme. À mon époque, les Italiens couraient le Giro, les Espagnols la Vuelta et les Français le Tour, avec des Belges et des Italiens. Aujourd'hui c'est un sport mondialisé, on ne peut pas comparer ces deux époques. Il y a des Asiatiques, des Africains… Cela se ressent dans les enjeux, les budgets et la façon de courir : c'était bien plus facile. Aujourd'hui, le Tour de France c'est vingt et une classiques d'affilée. L'organisation n'a plus rien à voir. Quand j'ai remporté le maillot jaune sur le Tour 1979, j'ai dû me débrouiller pour rentrer à l'hôtel, seul, à Luchon. Aujourd'hui il y a tout un protocole, on est sans cesse escorté. À l'inverse, ce qui n'a pas changé c'est le public, qui est même plus nombreux que jamais. L'effervescence est énorme.

Comment expliquer cet engouement croissant, malgré les affaires de dopage et le spectacle pas toujours au rendez-vous ?

C'est le patrimoine ! Le Tour de France fait partie de l'histoire de France. C'est très bien filmé par la télé, on ne s'ennuie pas, en tout cas moins que sur certains matchs de tennis ou de foot, on voit à quel point la France est un pays magnifique, et puis il y a des passes d'armes imprévisibles, qu'on ne peut pas louper. C'est un spectacle long, ça crée l'envie de regarder le feuilleton.

En 1985, vous étiez dans le peloton lors du dernier succès de Bernard Hinault sur le Tour. Pourquoi aucun Français n'a réussi depuis à lui succéder ?

Aujourd'hui il y a des coureurs américains, une équipe australienne… tout cela n'existait pas à l'époque. Combien de Français au départ du Tour, chaque été, par rapport à mon époque ? C'est un début de réponse. Mais cela va arriver avant dix ans. Il y a quelques coureurs de très haut niveau comme Romain Bardet, Thibaut Pinot, et d'autres arrivent. On a une génération avec beaucoup de champions du monde juniors et espoirs, et beaucoup de coureurs polyvalents.

Ce successeur peut-il venir de votre équipe ?

Pour l'instant j'ai un sprinteur exceptionnel, Bryan Coquard, mais pas de coureur polyvalent. Pierre Rolland arrive dans ses bonnes années, je pense que l'on peut espérer un podium du Tour très vite. Mais la marche vers la victoire est haute : les vainqueurs du Tour, ces dix dernières années, ont toujours eu des équipiers de très haut niveau autour d'eux.

Dans ce cyclisme-là, avoir une équipe à forte identité régionale, comme la vôtre, ancrée en Vendée, avec notamment votre centre de formation, le Vendée U, n'est-ce pas devenu une anomalie ?

D'abord, c'est moi le patron, donc il est important que je prenne du plaisir. Et je ne veux que des gens bien éduqués ! Ce n'est pas anachronique, la preuve : on est l'équipe française la plus populaire du Tour, et souvent la meilleure. Et puis on n'accueille pas que des Vendéens, mais des gens de partout. Mais aujourd'hui, c'est vrai, c'est dangereux car je ne suis pas à l'abri que quelqu'un vienne avec un carnet de chèques et me pique tous les jeunes que j'ai formés.

Les aveux de Lance Armstrong ont-ils eu un impact sur l'engouement des jeunes ?

Non, car Armstrong est un voleur comme il y en a dans tous les métiers. On leur explique que l'affaire Armstrong c'est une bonne nouvelle parce que ça veut dire que la lutte antidopage marche. Qui voudrait être à sa place aujourd'hui ?

Que diriez-vous à un jeune qui hésite à croire en sa passion, à aller plus loin le vélo ?

Je lui dirais que c'est un sport fabuleux, un sport de découverte, où l'on voyage beaucoup. Prétendre qu'il ne faut pas faire du vélo à cause des problèmes, ça ne tient pas. Ou alors il ne faut plus faire aucun sport car le cyclisme n'est pas plus touché par le dopage qu'un autre. ■

Cyclisme et dopage, une vieille histoire

Pratique très commune dans l'ensemble des disciplines sportives, le dopage s'est développé au fil des ans et s'est « profesionnalisé ». Les cyclistes sont à présent les sportifs les plus contrôlés, notamment grâce à des techniques de pointe.

Lance Armstrong a remporté sept fois le Tour de France. Record absolu avant d'être déchu de tous ses titres.

Le cyclisme et le dopage sont très souvent associés, et cela ne date pas d'hier. Dans les années 1950, déjà, le « Campionissimo », Fausto Coppi, ne cachait pas qu'il avait recours à « la bomba », un cocktail d'amphétamines, pour améliorer ses performances. Le dopage artisanal a peu à peu cédé la place aux protocoles des « soigneurs », les amphét' à l'EPO et aux transfusions sanguines, et les scandales, de l'affaire Festina aux aveux de Lance Armstrong, ont achevé de coller l'étiquette « tous dopés » aux coureurs cyclistes. Et pourtant, le cyclisme est, de très loin, le sport professionnel qui lutte avec le plus de sérieux contre ce fléau. Confrontées très tôt au problème, les instances du vélo ont presque toujours été pionnières dans les dispositifs de lutte antidopage, indiquant la marche à suivre aux autres sports.

LE PASSEPORT BIOLOGIQUE, UN SYSTÈME PIONNIER

Ainsi, si plusieurs autres disciplines sportives s'y mettent petit à petit, le cyclisme a été le premier sport à adopter et généraliser le passeport biologique de l'athlète. Dès 2008, l'UCI a imposé ce système à l'ensemble des équipes des deux premières divisions, soit plus de 800 coureurs.

> « Le cyclisme est le sport professionnel qui lutte avec le plus de sérieux contre le dopage. »

Son principe est simple. Jusqu'ici, les contrôles antidopage avaient pour but de détecter la

Les cyclistes peuvent être contrôlés à tout moment de l'année.

présence d'un produit interdit dans l'organisme. Le passeport biologique, lui, a pour but d'élargir la lutte antidopage en permettant une détection indirecte des pratiques dopantes. Le passeport d'un coureur est en effet un document où sont consignés à la fois les résultats des contrôles effectués sur ce coureur, ainsi que ses profils hématologique et stéroïdien. Le profil hématologique permet de détecter les manipulations du sang, tandis que le profil stéroïdien permet d'identifier la prise de stéroïdes exogènes, comme la testostérone. Pour chaque coureur on établit ainsi quelles sont ses données «normales», logiques : s'il s'écarte trop de ces données standard, cela prouve qu'il a utilisé des produits ou des procédés dopants. Cette méthode se veut plus efficace que la détection directe, car les effets induits par le recours à des substances interdites durent plus longtemps que la période pendant laquelle ce produit est présent dans l'organisme, et sont donc détectables via un contrôle. Les profils individuels des coureurs permettent d'améliorer la lutte antidopage. Jusqu'ici, l'UCI devait établir des limites générales, sans pouvoir affiner en fonction des particularités de chacun. Par exemple, dès 1997 il a été fixé une limite de 50 % pour l'hématocrite, c'est-à-dire le taux de globules rouges dans le sang. Le passeport biologique a pour but de limiter les « faux négatifs » – coureurs qui se sont dopés mais qui ne dépassent pas les limites fixées – et les « faux positifs » – ceux qui, à l'inverse, ont dépassé les seuils sans avoir eu recours à une pratique dopante. Les profils sanguins des coureurs sont analysés par quelques-uns des meilleurs spécialistes de l'analyse des prélèvements sanguins. Sur la base de leurs avis, l'UCI peut décider d'ouvrir une procédure disciplinaire pouvant éventuellement déboucher sur la suspension de tel ou tel coureur.

ADAMS, LE GENDARME DU PELOTON

La condition de la réussite du passeport biologique, c'est la possibilité, pour l'UCI et l'AMA (Agence mondiale antidopage), de pouvoir contrôler les coureurs à tout moment de l'année. Il y a en fait deux types de contrôles : ceux réalisés en compétition – vainqueur de la course, coureurs tirés au sort à l'arrivée, etc. – et ceux réalisés hors compétition, de façon inopinée. Pour ce faire, les coureurs doivent donc respecter des règles de localisation, via un logiciel appelé Adams, auxquelles ils peuvent se soumettre par le biais de leur ordinateur ou, depuis peu, de leur smartphone. Tous les trois mois ils doivent indiquer, pour chaque jour des trois mois à venir, un créneau d'au moins deux heures où ils garantissent de se trouver en un endroit unique – chez eux, à l'hôtel s'ils sont en course ou en stage avec leur équipe, etc. –, afin que les spécialistes puissent venir, s'ils le décident, réaliser des contrôles inopinés.

Ce vaste système de localisation est évidemment extrêmement contraignant, ce qui freine son adoption par bien d'autres sports. Dans le cyclisme il est généralisé depuis 2008 et accepté par les coureurs. Et sans pitié. Si les contrôleurs ne trouvent pas le coureur qu'ils étaient venu voir au lieu et à l'horaire indiqués dans Adams, alors ce dernier est responsable d'un « no-show ». Au bout de trois no-shows en dix-huit mois, il est susceptible d'être suspendu. C'est par exemple ce qui est arrivé, en 2012, au coureur français Yoann Offredo. Cela lui a coûté un an de suspension. ■

CYCLISTES : TOUS DOPÉS OU… TOUS CONTRÔLÉS ?

Les clichés sur le peloton ont bon dos, mais ils ne résistent pas toujours aux faits. L'an dernier, l'Agence française de lutte contre le dopage (AFLD) avait lâché une petite bombe, tordant le cou à l'idée selon laquelle les cyclistes seraient tous dopés, contrairement aux pratiquants des autres sports. L'AFLD a en effet révélé qu'en 2012 le cyclisme avait bien été, en France, le sport le plus… contrôlé, avec 1 812 échantillons analysés, contre 1 164 pour l'athlétisme, 588 pour le rugby ou 548 pour le football. Mais rapporté au nombre de contrôles, très fluctuant d'un sport à l'autre, c'est en fait le rugby qui comptait le plus de contrôles positifs, devant l'athlétisme et le triathlon. Le cyclisme n'était que quatrième… ■

IL N'Y A PAS DE REPUBLIQUE SANS SERVICE PUBLIC !

www.jenoustousfo.fr

4 Décembre 2014, l'élection syndicale

5,5 millions de fonctionnaires et agents des services publics (État, Collectivités Territoriales, Santé et Hôpitaux) votent pour leur syndicat.

Nous sommes tous concernés !

JE NOUS TOUS AVEC SERVICE PUBLIC FO !

La mobilisation des services publics

Le Tour est un miracle permanent. Pour permettre une course sans anicroche, de nombreux services publics sont mobilisés toute l'année. Pierre-Yves Thouault, directeur adjoint du Tour de France, le «Monsieur services publics» d'ASO, nous explique tout.

UN TRAVAIL DE LONGUE HALEINE

Tous les ans, dans la deuxième quinzaine d'octobre, ASO révèle au monde entier le parcours du prochain Tour de France. S'ensuit alors une longue période d'attente pour le grand public. Mais dans l'ombre c'est un contre-la-montre qui démarre. Le jour même de la présentation, le ministre de l'Intérieur reçoit l'itinéraire complet de la Grande Boucle et, dès le lendemain, il écrit à la quarantaine de préfets des départements concernés par le passage du Tour. « *Cela déclenche tout un système de réunions, de validation des parcours et des dispositifs de sécurité avec tous les services concernés : pompiers, hôpitaux, SAMU, conseils généraux et parfois même la DDE…,* explique Pierre-Yves Thouault. *On valide ensuite tout ça avec les maires et l'on fait autant de réunions qu'il y a de départements. Fin mars on a à peu près fini notre Tour de France à nous, et fin mai on fait une grande réunion des services d'ordre à Paris pour finaliser le tout.* » Le Tour peut partir.

NE PAS LÉSINER SUR LA SÉCURITÉ

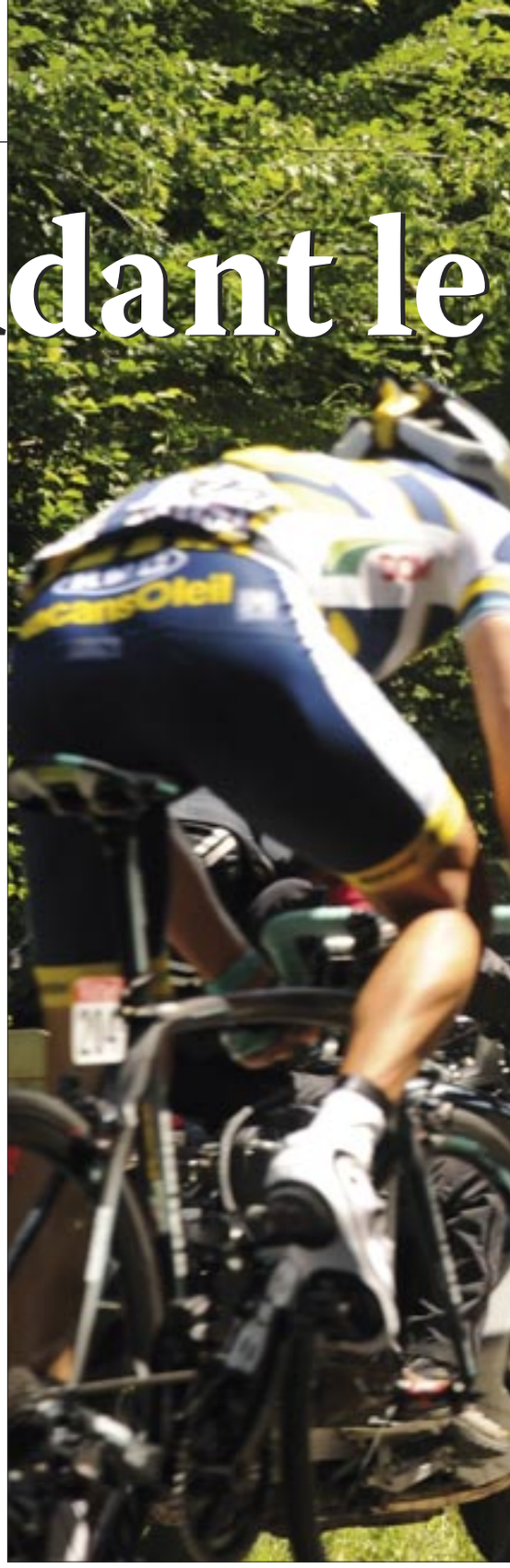
Ces réunions permettent, entre autres, de définir le très impressionnant dispositif de sécurité qui assure la bonne tenue de la course. Car si 47 gardes républicains à moto sont chargés d'escorter le peloton et la caravane tout au long des trois semaines de course, ce sont pas moins de 23 000 policiers et gendarmes locaux qui sont mobilisés jour après jour, sous la houlette de la mission police permanente du Tour : treize policiers seulement. Car chaque jour la route qu'emprunte le Tour est privatisée durant trois heures, et il faut donc de nombreux agents pour sécuriser le parcours. Sans oublier les divers dispositifs au départ et à l'arrivée… « *La mission police permanente est là pour donner les consignes, conseiller sur les dispositifs mis en place, quand les monter, quand les lever, etc.* », détaille Pierre-Yves Thouault. Une organisation colossale qui a bien sûr un coût : chaque année ASO verse deux millions d'euros au ministère de l'Intérieur.

LES DÉPARTEMENTS MOBILISÉS

L'autre grand volet de tout ce travail en amont concerne l'état des routes. ASO collabore avec l'Assemblée des départements de France (ADF) afin de savoir si le parcours qu'elle a tracé est faisable ou pas. Un « Monsieur route » est ainsi nommé pour chaque étape : c'est en réalité le responsable de la gestion des routes du département concerné. Il est chargé d'informer ASO en cas de pépin – si une route s'est gravement détériorée à cause du gel, par exemple. Le Tour peut alors décider de changer d'itinéraire… ou demander une réfection de la chaussée puisqu'une enveloppe de 250 000 euros est versée à cet effet à l'ADF chaque année. « *En fait, le Tour permet souvent de déclencher des travaux qui étaient de toute façon prévus à terme, mais que l'on anticipe un peu* », explique Pierre-Yves Thouault.

Pendant le Tour, les agents des conseils généraux continuent d'être mobilisés. Tous les jours il faut préparer les routes : retirer les panneaux de signalisation et autres plots qui pourraient gêner la course, signaler l'itinéraire… Chaque matin une réunion est également organisée afin de parer à tout souci de dernière minute, et des équipes sillonnent le parcours quelques heures avant la course afin de vérifier que tout est en ordre. Enfin le nettoyage des routes, notamment en montagne, après le passage de la course, est également assuré par des agents départementaux. Car chaque jour la Grande Boucle génère plusieurs dizaines de tonnes de déchets. ■

À lire en attendant le



Le cyclisme est l'un des sports qui a, de tout temps, le plus inspiré la littérature. Petit tour d'horizon des nouveautés de cette année, à lire au bord de la route du Tour.

PHILOSOPHER EN PÉDALANT

«*À quoi pensez-vous tout ce temps?*» Cette question, Bernard Chambaz l'a souvent entendue. Cet agrégé d'histoire, ex-professeur à Louis-le-Grand, est un cyclotouriste averti : il a réalisé en solo, et bien sûr comme amateur, un Tour de France, un Tour d'Italie et un Tour d'Espagne, mais aussi une traversée est-ouest des États-Unis. Soit un bon paquet d'heures seul face au bitume, seul avec soi-même… C'est sans doute là que lui est venue l'idée de ce petit bouquin facile à lire, *Petite philosophie du vélo*, une soixantaine de petites entrées d'une page ou deux, de «Passion» à «Arithmétique», en passant par «Amitié», «Vieillir» et «Esthétique» …

« *Certains peuvent penser que l'on perd son temps à vélo même si c'est du temps libre,* écrit-il dans le chapitre «Temps». *Mais ce temps perdu, le temps passé sur le vélo, non pas les heures et les heures dites de selle qui seraient plutôt des heures de route, n'est pas plus perdu que le pain perdu ; c'est du temps recyclé, enrichi par la quantité innombrable de secondes passées à pédaler.* »

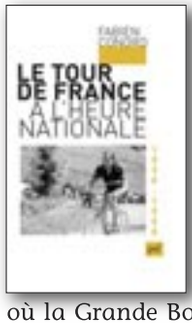
❑ *Petite philosophie du vélo,* **de Bernard Chambaz, Flammarion, 6 euros.**

LE SYSTÈME ARMSTRONG DÉCORTIQUÉ

Les aveux de Lance Armstrong, début 2013, ont fait couler beaucoup d'encre. Mais avez-vous bien tout suivi ? Dans *Lance Armstrong, itinéraire d'un salaud*, Reed Albergotti et Vanessa O'Connell, journalistes au *Wall Street Journal*, dans lequel ils ont sorti bon nombre d'informations sur l'ex-septuple vainqueur du Tour de France, retracent à la façon d'un thriller l'histoire de l'Américain, de ses victoires à son *come-back* raté en passant par ses magouilles, son entourage, et l'enquête qui a finalement eu raison de lui. Un livre bien documenté et qui a le mérite de faire un point quasi exhaustif sur ce que l'on sait aujourd'hui du système qu'avait mis en place Armstrong pour écraser de sa puissance le Tour pendant sept ans – et dont il reste, aujourd'hui encore, beaucoup à savoir.

❑ *Lance Armstrong, itinéraire d'un salaud,* **de Reed Albergotti et Vanessa O'Connell, Hugo Sport, 19,95 euros.**

LE BON VIEUX TEMPS DES ÉQUIPES NATIONALES…



Pour certains, c'est l'heure de gloire du Tour de France. C'est d'ailleurs le postulat de départ de ce livre. Dans *Le Tour de France à l'heure nationale, 1930-1968*, Fabien Conord revient sur cette période où la Grande Boucle a considérablement élargi son audience alors qu'elle se disputait par équipes nationales, et non de marques comme aujourd'hui. L'auteur, agrégé d'histoire et enseignant à l'université de Clermont-Ferrand, revient à la fois sur les raisons qui avaient amené les organisateurs à passer aux équipes nationales, et sur les conséquences qui s'en sont suivies : une révolution culturelle pour la course, des rivalités exacerbées entre les pays, mais aussi la particularité des équipes régionales et enfin le débat «pour ou contre les équipes nationales», qui ne s'éteint jamais complètement tout au long de ces années… Plus novateur, Fabien Conord analyse aussi assez longuement la dimension politique de ce système : comment la droite, les socialistes ou les communistes ont utilisé, honni ou applaudi, et parfois même les trois, ces équipes nationales.

❑ *Le Tour de France à l'heure nationale, 1930-1968,* **de Fabien Conord, PUF, 23 euros.**

peloton

À LA GLOIRE DE CADOUDAL

Plumelec, 2 700 habitants, dans les terres du Morbihan, à 25 kilomètres de Vannes, n'a aucune raison d'être connue dans toute la France. Mais les grands amateurs de cyclisme connaissent tous ce nom, et celui qu'on lui associe immédiatement : la côte de Cadoudal ! Ce « mur » mythique rythme le Grand Prix de Plumelec tous les ans, et a accueilli plusieurs arrivées d'étape du Tour de France et autres championnats de France depuis un demi-siècle. C'est cette histoire que raconte *Plumelec, 50 ans de cyclisme*, un livre qui recueille de très nombreuses photos et témoignages de ceux qui ont fait la célébrité cycliste de la petite cité morbihannaise, de Bernard Thévenet à Laurent Fignon en passant par Bernard Hinault, Alejandro Valverde ou Yvon Madiot. Un vrai bouquin de passionnés, pour les passionnés.

❑ *Plumelec, 50 ans de cyclisme,* **de Hubert Maurice et Daniel Kerh, Locus Solus, 25 euros.**

LE TOUR DES CHIFFRES

Un livre qui s'appelle *Histoire du Tour de France, a priori*, n'est qu'un élément d'une longue série. Il y en a eu des « Histoires du Tour de France », mais celle que nous propose Jean-François Mignot est un peu particulière. L'ouvrage aurait en fait pu s'appeler « Histoire statistique du Tour de France », car la particularité de ce livre assez court c'est de se baser sur une foule de données. Sociologue et démographe, Jean-François Mignot, qui travaille à la Sorbonne, s'appuie sur les données statistiques de cent dix ans d'histoire du Tour de France pour retracer celle-ci. Graphiques et tableaux émaillent ainsi le texte, et l'auteur de faire interagir les uns et les autres pour démontrer comment la montée en puissance du Tour est celle d'une culture de masse, pour aborder les questions – essentielles – d'argent dans la Grande Boucle, pour évoquer les évolutions de l'organisation depuis la première édition de 1903, et enfin pour tenter de définir ce qu'est le « spectacle » du Tour de France. Une entreprise audacieuse.

❑ *Histoire du Tour de France,* **de Jean-François Mignot, La Découverte, 10 euros.**

Vacances, j'oublie tout ? Peut-être, mais il n'est pas inutile de rester vigilant et informé afin de ne pas consommer les yeux fermés.

VENTE DE MÉDICAMENTS PAR INTERNET : ATTENTION AVANT DE PASSER COMMANDE

La vente de médicaments par Internet a été récemment autorisée en France en application d'une directive européenne. Cette vente est réservée aux officines de pharmacie et est limitée aux seuls médicaments en libre accès. Face aux sites soupçonnés de n'avoir aucune autorisation et de vendre des médicaments contrefaits, le ministère de la Santé a rappelé, le 8 août 2013, les consignes de sécurité à respecter lors de l'achat de médicaments en ligne.
Les internautes sont invités à vérifier que le site sur lequel ils naviguent fait partie des sites légaux en consultant la liste des sites autorisés (www.sante.gouv.fr/achat-de-medicaments-sur-internet-informations-pour-le-public.html) à vendre des médicaments en ligne. Ils peuvent également s'assurer que figurent clairement sur le site les nom et prénom du pharmacien, les coordonnées de l'officine, son numéro de licence de même que le nom et l'adresse de l'agence régionale de santé dont dépend la pharmacie.
Le ministère des Affaires sociales et de la Santé rappelle opportunément que les achats de médicaments sur des sites non autorisés exposent les patients à des risques sanitaires, car ils peuvent contenir des principes actifs en surdosage, sous-dosage ou des substances toxiques. ■

Connaître la qualité des eaux de baignade en France

Où se baigner sans risque sanitaire pendant les vacances ? Quelle est la qualité de l'eau ? Le dernier résultat d'analyses disponible est-il bon ou mauvais ?
Pour répondre à ces questions, le ministère chargé de la santé propose un site Internet dédié aux eaux de baignade (eaux de mer et eaux douces). L'eau des lieux de baignade est contrôlée au minimum une fois par mois, le suivi s'étendant pour la France métropolitaine en général du 15 juin au 15 septembre. Il est possible de connaître la qualité des eaux de baignade de 3 000 zones en France. Chaque eau de baignade est classée dans l'une des quatre catégories suivantes :

- **A**, eau de bonne qualité (eau conforme à la réglementation européenne) ;
- **B**, eau de qualité moyenne (eau conforme à la réglementation européenne) ;
- **C**, eau pouvant être momentanément polluée (eau non conforme à la réglementation européenne) ;
- **D**, eau de mauvaise qualité (eau non conforme à la réglementation européenne).

Par ailleurs, le site dispense toute une série de recommandations en matière de prévention face aux risques de noyade, d'exposition au soleil excessive, d'animaux venimeux. Enfin, le site précise ce qu'il faut savoir, par exemple, sur la pêche à pied de coquillages ou encore sur la propreté des sites de baignade. ■

❑ Ministère des Affaires sociales et de la Santé : http://baignades.sante.gouv.fr/editorial/fr/accueil.html
Pavillon bleu : www.pavillonbleu.org

Boissons dites énergisantes : attention aux risques

Les boissons dites énergisantes sont des sodas enrichis en substances déjà présentes dans l'alimentation (caféine, taurine, vitamines,...) et qui ont essentiellement en commun leur teneur en caféine (équivalente en moyenne à deux expressos). Cette composition en fait des boissons « excitantes » qui peuvent, lorsqu'elles sont associées à certains modes de consommation (alcool, sport), générer des accidents cardiaques graves chez les consommateurs porteurs de prédispositions génétiques fréquentes (un individu sur mille) et généralement non diagnostiquées. L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation (l'ANSES) recommande donc d'éviter la consommation de boissons dites énergisantes en association avec de l'alcool ou lors d'un exercice physique. Elle appelle aussi, compte tenu des pratiques de consommation constatées, à la mise en œuvre de mesures visant à encadrer la promotion de ces boissons envers les publics sensibles (enfants et adolescents) et dans des contextes de consommation à risques (festifs, sportifs, …). L'Association Force Ouvrière Consommation (AFOC) demandera donc, lors de ses rencontres avec les pouvoirs publics, la mise en place de mesures d'information en direction de ces publics ou lors de ces événements.
Par ailleurs, l'Agence appelle l'ensemble de la population à modérer sa consommation de boissons caféinées, et plus particulièrement les enfants, les adolescents, les femmes enceintes ou allaitantes (environ 30% de la population adulte est en dépassement des niveaux de caféine conseillés). ■

Stop aux lingettes dans les WC

Les systèmes d'assainissement dans les stations d'épuration reçoivent de plus en plus de produits non biologiques à l'origine de dysfonctionnements sur le réseau. Les lingettes jetées dans les WC en sont en partie responsables : elles bouchent les canalisations, bloquent les pompes de refoulement et compliquent les systèmes de traitement dans les stations.
Ces problèmes nécessitent des interventions et des réparations augmentant les coûts d'exploitation, répercutés ensuite sur le prix du mètre cube d'assainissement à l'usager.
Les emballages de certaines marques de lingettes indiquent en effet les mentions « biodégradables » ou « peuvent être jetées à l'égout ». Elles sont abusives car la biodégradation n'est que partielle. ■

Origine des produits alimentaires : quelle actualité ?

Aux termes des réglementations française et européenne, l'indication de l'origine des produits alimentaires est aujourd'hui obligatoire pour certains produits comme la viande de bœuf, les poissons, le miel, l'huile d'olive vierge et les fruits et légumes. De plus, elle est obligatoire pour tous les produits si son omission s'avère trompeuse pour le consommateur (exemple : chorizo espagnol fabriqué en France). Enfin, de manière volontaire, afin d'informer le consommateur, certains industriels indiquent l'origine de leurs produits.

Fin 2013, du fait de la réglementation européenne, l'indication de l'origine (pays de production au sens du code des douanes communautaire) sera étendue aux viandes de porc, de mouton, de chèvre et de volaille, ainsi qu'aux ingrédients principaux des denrées dès lors que leur origine sera différente de l'origine ou de la provenance annoncée sur le produit. De même, au plus tard le 13 décembre 2014, la mention du pays d'origine sera obligatoire pour les autres types de viande, le lait, le lait utilisé en tant qu'ingrédient, les denrées alimentaires non transformées, les produits mono-ingrédient et les ingrédients constituant plus de 50 % d'une denrée alimentaire.

Une très grande partie des produits alimentaires sera donc couverte par cette indication obligatoire de l'origine.

Outre les indications sur l'origine des produits, la réglementation européenne imposera certaines informations utiles : l'indication de la date de congélation sera exigée pour les viandes, préparations de viande et les produits de la pêche et la mention « décongelé » sera, le cas échéant, obligatoire.

L'usage de nanomatériaux manufacturés devra être mentionné dans la liste des ingrédients. Il faudra attendre le 13 décembre 2016 pour l'obligation d'affichage de la composition nutritionnelle de denrées alimentaires : la valeur énergétique, les quantités de graisse, d'acides gras saturés, de glucides, de protéines et de sel, ainsi que le type d'huile végétale.

L'Association Force Ouvrière Consommation (AFOC) participe à un groupe de travail concernant les modalités d'indication volontaire de l'origine de la viande, dans l'attente de l'entrée en vigueur des dispositions communautaires. ■

ACHATS EN LIGNE : QUELQUES CONSEILS

La vente à distance est en pleine expansion et de plus en plus de consommateurs ont recours à ce type de service. La vigilance et la prudence s'imposent donc dès la visite du site et avant tout engagement contractuel.

En effet, selon le code de la consommation, il existe des mentions qui sont obligatoires pour les sites Internet marchands. Ces mentions portent sur différents points essentiels.

Certaines sont spécifiques à la qualité du professionnel. S'il s'agit d'un entrepreneur individuel, ce dernier doit indiquer ses nom, prénom et son domicile. Alors que s'il s'agit d'une société, elle doit indiquer sa raison sociale, sa forme juridique (société anonyme, SARL, etc.), son adresse d'établissement ou de son siège social (et non pas une simple boîte postale), ainsi que le montant du capital social.

Le numéro d'inscription au Registre du commerce (RCS) est obligatoire pour une activité commerciale tandis que, pour une activité artisanale, c'est le numéro d'inscription au Répertoire des métiers (RM) qui doit apparaître sur le site. Il doit également être fait mention du numéro individuel d'identification fiscale (numéro de TVA intracommunautaire).

Dans les deux cas, le professionnel doit obligatoirement indiquer une adresse de courrier électronique, ainsi que les noms du responsable de la publication et de l'hébergeur du site, et un numéro de téléphone où il possible de le contacter effectivement.

Les conditions générales de vente doivent être présentes et indiquer le prix (exprimé en euros et toutes charges comprises), les frais et la date de livraison, les modalités de paiement, le service après-vente, le droit de rétractation, la durée de l'offre, ainsi que le coût de la technique de communication à distance. ■

4G ET TNT, CONFLIT D'ONDES ?

Le déploiement du réseau de téléphonie mobile de quatrième génération (4G) par les opérateurs ne fait pas toujours bon ménage avec celui de la télévision numérique terrestre (TNT).

En effet, la 4G est déployée sur un spectre de fréquences (2 600 et 800 Méga Hertz) qui était initialement occupé par les ondes TV analogiques et qui a été libéré à la suite du passage complet à la TNT.

De sorte qu'aujourd'hui, la réutilisation de ces fréquences pour la 4G est susceptible d'interférer sur la bonne réception de la TNT, quand celle-ci est assurée par l'antenne râteau de toit. Aussi, en cas de perte de signal de la TNT et si cette dernière est bien reçue via une antenne râteau individuelle ou collective, il est recommandé de prendre contact avec l'Agence nationale des fréquences (ANFR), via son site Internet www.anfr.fr, ou via un numéro de téléphone mis en place pour régler ces problèmes d'interférences : le 09 70 81 81 18 (prix d'un appel local), pour qu'un diagnostic de votre situation soit établi.

Ainsi, s'il est avéré que la mise en place d'une antenne 4G dans votre secteur brouille les signaux de la TNT, un rendez-vous avec un antenniste, aux frais des opérateurs, sera fixé afin que ce dernier pose un filtre sur votre antenne râteau, mettant ainsi fin au conflit d'ondes entre la 4G et la TNT. ■

Antennes relais et champ électromagnétique

Vous voulez savoir si vous habitez à côté d'une station radioélectrique ou d'une antenne relais ? Vous voulez connaître les résultats des mesures du champ électromagnétique à proximité de votre lieu d'habitation ? Visitez, avec l'Agence nationale des fréquences (ANFR), le site www.cartoradio.fr.

Pour en savoir plus, il vous suffit de renseigner une adresse sur le site. Une carte s'affiche alors qui permet de situer les différents supports (pylône, mât, bâtiment, terrasse...) sur lesquels les antennes sont fixées. Sur un même support peuvent éventuellement être implantées plusieurs antennes appartenant à des opérateurs différents. Quatre catégories d'installations radioélectriques sont représentées : téléphonie mobile, télévision, radio et autres (réseaux radioélectriques privés, radars météo...). En cliquant sur un support, une liste des exploitants et des systèmes présents sur ce support s'affiche. Sur la carte, l'ANFR propose également de connaître les résultats de mesures des niveaux de champ électromagnétique effectuées par des laboratoires accrédités. ■

Retard, annulation du vol ou refus d'embarquement, quels sont vos droits ?

Retard important du vol, annulation ou surbooking de la part de la compagnie aérienne sont des contrariétés qui aujourd'hui encore viennent trop souvent gâcher votre voyage. Sachez que vous n'êtes toutefois pas sans droits face à ce type de situation, puisqu'un règlement communautaire du 11 février 2004 (réglement CE n°261/2004) fixe un certain nombre d'obligations à la charge du transporteur pour faire face à ces désagréments.

En premier lieu, dans une telle situation, le transporteur doit vous informer des droits qui sont les vôtres. Cette obligation prend la forme d'une notice d'information, détaillant les indemnisations et assistances prévues, qui doit vous être remise entre la conclusion du contrat et la survenance du retard, de l'annulation ou de refus d'embarquement que vous subissez.

Ces informations doivent également être portées à la connaissance de tous les passagers, sous la forme d'un avis apposé dans la salle d'enregistrement.

Ensuite, vous pourrez bénéficier, dans tous les cas, d'une prise en charge prenant la forme de :

- un repas et des rafraîchissements (en fonction du délai d'attente) ;
- un hébergement à l'hôtel, en cas d'attente d'au moins une nuit, ainsi que le transport jusqu'au lieu d'hébergement ;
- la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux messages aux personnes de votre choix.

En cas de retard, si celui-ci est de plus de 5 heures, vous avez alors le droit de demander l'annulation de votre vol et le remboursement du billet. Pour les retards de plus de 2 heures, seule une prise en charge (restauration, communications) est obligatoire.

Si votre vol est annulé, vous pourrez demander le remboursement de votre billet ou le placement sur un autre vol.

De plus, une indemnisation forfaitaire est prévue ; celle-ci est comprise entre 250 euros et 600 euros, en fonction de la situation géographique de l'aéroport de départ et celui d'arrivée et en fonction de la distance de vol prévue. ■

ASSURANCES : LA GARANTIE « PROTECTION JURIDIQUE », UNE OPTION INTÉRESSANTE

La garantie « protection juridique » permet, pour l'essentiel, à un assuré d'être représenté et défendu par son assurance dans une procédure de justice qui l'oppose à un tiers. La garantie intervient, que l'assuré soit en demande ou en défense. Il s'agit en fait d'une garantie qui est généralement incluse dans les contrats d'assurance, automobile ou habitation, mais cela n'est pas automatique.

Beaucoup d'assurés n'en disposent pas et le découvrent quand ils recherchent légitimement le meilleur moyen d'aller en justice et d'y être représenté par un avocat dont les honoraires seront pris en charge par l'assureur. Aussi, pour ceux qui n'en disposent pas dans leur contrat d'assurance, il peut être utile de la souscrire en plus des garanties déjà prévues.

Cette garantie existe également en tant que contrat à part entière, qui est payant. Elle peut être incluse également dans certaines prestations ou produits. Ainsi, par exemple, certaines cartes bancaires peuvent l'inclure, de façon limitée à leur utilisation. Elle est différente de la garantie « défense/recours » d'un contrat d'assurance, qui n'engendre des droits au profit de l'assuré que dans la limite du champ d'application du contrat. Ainsi, par exemple, la garantie « défense/recours » d'un contrat d'assurance automobile permettra à un assuré, victime d'un accident de la circulation, d'être défendu s'il a un litige avec l'autre conducteur, mais la garantie « protection juridique » lui permettra également d'être défendu s'il a un litige avec un loueur de location saisonnière ou s'il est victime d'escroquerie ou de harcèlement au travail…

Comme toute garantie ou contrat, des conditions particulières régissent son fonctionnement et son champ : généralement, les contrats de garantie de protection juridique assurent l'assuré et sa famille et n'interviennent qu'au-delà d'un certain montant en jeu pour exclure les petits litiges du dispositif. Ce montant varie selon les contrats ou les garanties, comme la nature des litiges pris en charge, les services annexes, le plafonnement des honoraires d'avocat, les limites territoriales d'intervention…

L'intérêt majeur de cette garantie ou de ce contrat est que, dans le cadre d'une action en justice – administrative, pénale, civile ou prud'homale selon les contrats/garanties – l'assurance prend en charge le plus souvent : les honoraires de l'avocat, les frais d'expertise, les frais de procédure.

L'assuré peut choisir librement son avocat. Il n'est pas obligé d'opter pour celui proposé par son assurance.

Attention, l'assurance « protection juridique » ne fonctionne que pour les litiges dont vous n'avez pas encore connaissance. Si vous avez déjà un litige en cours, il ne pourra pas être couvert. ■

Brochures « numéros utiles » attention !

Parmi les prospectus que l'on trouve fréquemment au fond de notre boîte aux lettres, figurent en bonne place les brochures « numéros utiles » qui, au côté des numéros des services d'urgence, font apparaître des numéros de plombiers, serruriers, etc.

Pourtant, il convient d'être vigilant avec ce type de brochures, qui n'ont strictement aucun caractère officiel ni liens avec les services administratifs, et ce, malgré une typographie qui laisse penser le contraire (impression en « bleu, blanc, rouge » ; usage de logos qui laissent penser que le document a un caractère officiel, etc.).

Certaines brochures vont même plus loin avec l'usage de mentions du type « agréé assurances », laissant croire que c'est votre assurance qui prendra en charge les travaux, ou encore en apposant le logo de l'Association française de défense des consommateurs européens, qui, malgré son nom, n'est pas une association de consommateurs agréée au niveau national et qui semble n'avoir pour seule activité que de référencer un certain nombre de professionnels dans les secteurs des services, petits travaux et dépannages à domicile.

En définitive, ces brochures ne sont rien d'autre que des brochures commerciales qui tentent d'appâter le consommateur avec une typographie et des mentions rassurantes.

Aussi, si vous devez faire appel à un artisan pour des services de travaux ou de dépannage à votre domicile ne vous précipitez pas sur ces brochures : faites jouer la concurrence en appelant plusieurs prestataires et en leur demandant leurs tarifs. Demandez l'établissement d'un devis et surtout, pour savoir si votre assurance est susceptible de prendre en charge les travaux, contactez-là en tout premier lieu. D'autant plus que cette dernière pourra peut-être vous envoyer un artisan de son réseau. ■

Rubrique réalisée par l'Association Force Ouvrière Consommation AFOC

Contactez l'Afoc de votre département – toutes les coordonnées sur www.afoc.net ou l'AFOC nationale, du lundi au vendredi de 9h30 à 12h30 (tél. : 01 40 52 85 85).

Quizz : êtes-vous un salarié averti ?

1. Je soupçonne mon employeur de vouloir mettre fin à ma période d'essai. Dans ce cas, devra-t-il respecter un délai de prévenance ?

❒ Oui ❒ Non

2. Mon employeur peut-il me faire travailler un jour férié ?

❒ Oui ❒ Non

3. Je prends les transports en commun pour me rendre sur mon lieu de travail, l'employeur doit-il me rembourser l'abonnement ?

❒ Oui ❒ Non

4. Je tombe malade avant de partir en congés payés ou pendant mes congés payés, est-ce que je conserve mes jours de congés ?

❒ Oui ❒ Non

5. Mon employeur a décidé de me sanctionner par le biais d'une rétrogradation, puis-je refuser ?

❒ Oui ❒ Non

6. J'utilise tous les jours un véhicule dans le cadre de mon activité professionnelle, mon permis de conduire a été suspendu ou retiré pour un fait commis en dehors du temps de travail, mon employeur peut-il me licencier pour ce motif ?

❒ Oui ❒ Non

7. Les salariés portant une tenue de travail obligatoire ont-ils droit à des contreparties pour le temps passé à s'habiller et se déshabiller ?

❒ Oui ❒ Non

8. Mon employeur peut-il m'interdire, sans raison particulière, de porter certaines tenues ?

❒ Oui ❒ Non

9. Je suis salarié à temps partiel, ai-je les mêmes droits à congés payés que les salariés à temps complet ?

❒ Oui ❒ Non

10. J'envisage de me marier cette année, puis-je bénéficier d'un congé pour événement familial ?

❒ Oui ❒ Non

11. J'ai été embauché en contrat à durée déterminée. Une entreprise tente de me débaucher et me propose une embauche en contrat à durée indéterminée. Puis-je rompre mon contrat à durée déterminée de manière anticipée ?

❒ Oui ❒ Non

12. Je suis intérimaire dans une entreprise. Certains salariés étant en grève, l'employeur veut augmenter mon volume horaire. En a-t-il le droit ?

❒ Oui ❒ Non

13. Mon père est décédé. Il avait engagé une action en résiliation judiciaire de son contrat de travail. Puis-je poursuivre l'instance ?

❒ Oui ❒ Non

14. Mon employeur m'a licencié et me demande le remboursement de la contrepartie financière en application de la clause de non-concurrence que j'ai perçue pendant l'exécution de mon contrat de travail, en a-t-il le droit ?

❒ Oui ❒ Non

15. Mon employeur me propose une rupture conventionnelle de mon contrat de travail, aurai-je droit aux allocations chômage ?

❒ Oui ❒ Non

16. J'ai signé une rupture conventionnelle qui prévoyait un délai de rétractation inférieur au délai légal de 15 jours calendaires, la rupture est-elle valable ?

❒ Oui ❒ Non

17. Je travaille dans une entreprise depuis plusieurs années, ai-je droit à des formations ?

❒ Oui ❒ Non

18. J'ai conclu un contrat de travail à temps partiel de 18 heures, est-ce normal ?

❒ Oui ❒ Non

19. J'envisage de démissionner prochainement et souhaiterais obtenir une dispense de préavis. L'employeur peut-il refuser de me l'accorder ?

❒ Oui ❒ Non

20. Je suis chauffeur routier. Le système de freinage de mon camion est défectueux. Une contre-visite a été exigée. Puis-je exercer mon droit de retrait en attendant ce nouveau contrôle ?

❒ Oui ❒ Non

Réponses au quizz
Êtes-vous un salarié averti ?

1. Oui. Depuis la loi du 25 juin 2008, le salarié doit être prévenu de la rupture de sa période d'essai dans un délai qui ne peut être inférieur à 24h en deçà de 8 jours de présence, 48h entre 8 jours et 1 mois de présence, 2 semaines après 1 mois de présence, 1 mois après 3 mois de présence.

2. Oui. Sauf le 1er mai, qui est forcément chômé (hormis quelques rares exceptions : transports, hôpitaux…), votre employeur peut vous faire travailler, sous réserve de vous prévenir suffisamment à l'avance, les autres jours fériés, à moins que votre convention collective l'interdise. Le travail d'un jour férié, autre que le 1er mai, ne donne pas droit à une majoration de salaire ou à un repos supplémentaire, mais de nombreuses conventions collectives prévoient une majoration.

3. Oui. Tout employeur doit obligatoirement prendre en charge la moitié des frais d'abonnement à un transport public de personnes ou à un service public de location de vélos engagés par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Le remboursement se fait sur la base d'un tarif de seconde classe. Si plusieurs abonnements sont nécessaires à la réalisation du trajet, l'employeur doit prendre en charge 50% de ces différents titres d'abonnement.

4. Oui. Le salarié qui tombe malade avant ou pendant ses congés payés les conserve, même s'il est malade pendant toute la période de prise.

5. Oui. La rétrogradation étant une sanction emportant modification du contrat de travail (qualification, rémunération), le consentement du salarié est nécessaire. Si le salarié refuse, l'employeur peut prononcer une autre sanction en remplacement de la sanction refusée. Elle pourra être soit plus légère, soit plus lourde si les faits le justifient.

6. Oui. Si votre employeur ne peut vous licencier pour un motif disciplinaire, il peut vous licencier pour un motif personnel non disciplinaire. Il devra justifier que la suspension ou le retrait du permis cause un trouble objectif dans le fonctionnement de l'entreprise. Si le contrat de travail n'exige pas que le salarié utilise un véhicule en permanence, les juges ont tendance à considérer qu'un licenciement fondé sur le retrait de permis n'est pas possible.

7. Oui. Si les opérations d'habillage et de déshabillage ne sont pas du temps de travail effectif, elles ouvrent droit à des contreparties, soit sous forme de repos, soit financières, mais seulement lorsque l'employeur exige que ces opérations aient lieu au sein de l'entreprise ou sur le lieu de travail. Cette obligation de se changer sur le lieu de travail peut toutefois se déduire des conditions de travail. Dans tous les cas, l'employeur doit fournir et prendre à sa charge l'entretien des vêtements de travail dès lors qu'il en impose le port.

8. Non. En principe, la façon de se vêtir relève du seul choix du salarié ; toutefois une tenue décente et propre peut être exigée. Pour savoir si la tenue est adéquate, il y a lieu de tenir compte du contexte professionnel dans lequel évolue le salarié (exemple : l'interdiction du port d'un jogging est justifiée lorsque le salarié est agent immobilier). Le port d'une tenue vestimentaire particulière (gants, casque, uniforme…) peut être imposé dans certaines professions, notamment pour des raisons de sécurité, d'hygiène ou de stratégie commerciale (exemple : un salarié en contact permanent avec la clientèle).

9. Oui. Les salariés à temps partiel ont les mêmes droits à congés payés que les salariés à temps complet. S'ils ont travaillé durant la période de référence (du 1er juin au 31 mai), ils ont donc droit à 30 jours ouvrables (ou 25 jours ouvrés) de congés payés.

10. Oui. Tout salarié peut bénéficier, sur justification, d'une autorisation d'absence rémunérée de 4 jours pour son mariage (ou remariage), à prendre dans les jours entourant l'événement.

11. Oui. En principe, le CDD est rompu de plein droit à l'échéance du terme. Cependant, dans certains cas limitativement prévus par la loi, le salarié peut rompre son contrat de manière anticipée. C'est notamment le cas lorsqu'il peut justifier d'une embauche en CDI.

12. Non. Le Code du travail interdit à l'employeur de recourir au travail temporaire pour remplacer des salariés grévistes. Cette interdiction vaut également pour les travailleurs temporaires déjà en place, à qui l'employeur essaierait de faire faire le travail des salariés grévistes.

13. Oui. Le décès du salarié demandant la résiliation judiciaire n'entraîne pas l'interruption de l'instance qui est poursuivie par ses héritiers. Dans ce cas, la date de résiliation judiciaire du contrat correspond à celle du décès du salarié.

14. Non. La contrepartie financière inscrite dans une clause de non-concurrence ne doit pas être versée pendant l'exécution du contrat de travail, mais après la rupture du contrat afin de compenser les restrictions de recherches d'emploi du salarié qui lui sont imposées par la clause de non-concurrence.

15. Oui. La rupture conventionnelle homologuée est un mode de rupture du contrat de travail par lequel l'employeur et le salarié décident de rompre d'un commun accord la relation de travail. Le salarié perçoit des indemnités qui ne peuvent être inférieures aux indemnités légales de licenciement et peut bénéficier de l'assurance-chômage.

16. Oui. Certaines dispositions pourtant essentielles aux droits des salariés ne sont considérées que comme des conditions de forme ne remettant pas en cause la validité de la rupture conventionnelle.

17. Oui. L'employeur doit veiller au maintien de la capacité de ses salariés à occuper un emploi et il peut être sanctionné en cas de non-respect de cette obligation.

18. Oui. si le contrat a été conclu avant le 1er janvier 2014, ou entre le 22 janvier et le 30 juin 2014, ou s'il fait partie des dérogations légales ou conventionnelles.

Non, si le contrat a été conclu entre le 1er et le 21 janvier 2014 ou à compter du 1er juillet 2014 et à défaut de dérogations conventionnelles, ou légales, limitativement énumérées.

19. Oui. L'employeur n'est pas tenu d'accéder à la demande du salarié. En revanche, s'il accepte, aucun salaire n'est dû pendant la période correspondant au préavis à effectuer.

20. Oui. Il s'agit là d'un motif raisonnable justifiant l'exercice du droit de retrait. Le salarié est en droit de penser que la conduite de ce camion présente un danger grave et imminent pour sa vie, les tiers ainsi que le matériel de l'entreprise.

Vous avez plus de 15 bonnes réponses

Les 3 429 pages (ouf !) du Code du travail n'ont plus de secret pour vous. Salarié aguerri au jargon juridique, vous êtes prêt à vous défendre et à aider vos camarades à se défendre avec l'appui du syndicat. Il est temps pour vous de faire partager votre expérience en rejoignant FO, si ce n'est pas déjà fait.

Vous avez entre 10 et 15 bonnes réponses

Vous êtes sur la bonne voie. Apprenti juriste mais véritable salarié averti, encore un petit effort et vous serez prêt à faire du Code du travail votre livre de chevet.

Vous avez moins de 10 bonnes réponses :

Ne désespérez pas, il existe une solution à votre problème. Pour la connaître, prenez contact avec le délégué syndical Force Ouvrière de votre entreprise ou le syndicat FO le plus proche de votre domicile, dont vous trouverez les coordonnées sur notre site : www.force-ouvriere.fr

Parce qu'un salarié averti en vaut deux, n'hésitez plus :

Pensez à vous abonner aux *InFOjuridiques*

Cette revue trimestrielle comporte des articles de fond vous permettant de rester au cœur de l'actualité juridique et de mieux l'appréhender !

Bien lire sa fiche de paie

Employeur

Dans cette partie figurent toutes les informations que l'employeur doit mentionner, telles que l'adresse et le nom de l'entreprise, etc.

Salarié

Doivent obligatoirement figurer le nom, prénom du salarié, le type d'emploi occupé et la convention collective de branche dont dépend l'employeur.

Horaires

Le premier chiffre correspond au nombre d'heures travaillées dans le mois et le second à la rémunération brute horaire.

Salaire brut

C'est le salaire sur lequel sont calculés les cotisations ou versements à différents organismes (Sécurité sociale, caisses de retraite...).

Congés payés

Décompte obligatoire des jours de congés acquis et disponibles.

CSG (Contribution sociale généralisée)

C'est un impôt qui finance la Sécurité sociale.

Nom de l'employeur — **Etablissement : 0001**
Section ou établissement de rattachement — **Salarié : 00002**

Convention collective : Nom de la convention collective définie dans le contrat de travail

Emploi :
Qualification : *Eléments définis par le contrat de travail et l'ancienneté*
Abattement : — **Coefficient :**
Date d'entrée : *01/07/2005* — **Niveau :**
N° Sécurité Soc. : *1750508999999* — **Echelon :**

Période du : 01/06/2014 au : 30/06/2014

Les montants sont exprimés en Euros

Code	Intitulé	Nombre ou base
0100	Salaire mensuel	151,67
0400	Heures d'absence	-2,00
0800	Prime d'ancienneté	1400,36
1012	Prime d'équipe	
4000	TOTAL DU BRUT	149,67
4100	Maladie - sécurité sociale	1739,48
4102	Accident du travail	1739,48
4106	Vieillesse	1739,48
6000	FNAL	1739,48
6002	Solidarité	1739,48
6052	Transport	1739,48
6500	C.S.G. déductible	1709,04
6502	Assedic tranche A	1739,48
6800	Assedic Fngs	1739,48
6802	Retraite non cadre T1	1739,48
8390	Agff non cadre T1	1739,48
8500	TOTAL IMPOSABLE	
8550	C.S.G. - C.R.D.S.	1739,48
9000	TOTAL DU	
9900	TOTAL NET A PAYER	

Congés payés

Acquis :	28,00	jours
En cours :	12,50	jours
Pris :	0,00	jour
Restant :	28,00	jours

Cotisations

Salariales :	377,63
Patronales :	619,78
Totales :	997,41
Coût global :	2359,26

Paiement :
Banque :
Bénéficiaire
RIB :

Conservez ce bulletin de paye sans limitation de durée

Salaire net

C'est l'argent que reçoit réellement le salarié sur son compte en banque.

Nom de l'employeur

Adresse de l'employeur

Numéro de Siret *Code NAF de l'employeur*

Caisse URSSAF

Nom du salarié

Adresse du salarié

Cotisations salariales		Cotisations patronales	
Taux	Montant	Taux	Montant
10,440	1583,43		
10,440	-20,88		
9,000	126,93		
	50,00		
	1739,48		
0,750	13,04	12,800	222,65
		3,000	52,18
6,800	118,28	8,450	146,99
		0,500	8,70
		0,300	5,22
		0,500	8,70
5,100	87,16		
2,400	41,74	4,000	69,58
		0,300	5,22
3,050	53,05	4,580	79,67
0,800	13,92	1,200	20,87
2,900	50,44		
	1361,85		
	1361,85		

NET À PAYER **1361,85 €**

Virement le : 30/06/2014

REVENUS EN EUROS	DU MOIS	DEPUIS 01 2014
BRUT IMPOTS	1739 48	10436 88
DONT AVANTAGES NATURE		
REVENU IMPOSABLE	1395 18	8371 08
HS/HC EXONEREES		

Salaire imposable

C'est la somme sur laquelle sera calculé l'impôt sur le revenu du salarié.

Cotisations et contributions

Ce sont les sommes versées par le salarié et le patron aux caisses de Sécurité sociale et à différents organismes (caisses de retraite, assurance-chômage, CSG...).

Cotisations sociales

Maladie : La cotisation maladie (maternité, veuvage, invalidité, décès) finance les prestations versées en cas d'incapacité de travail (indemnités journalières, remboursement des soins...).

Accident du travail : Le taux est fixé pour chaque entreprise selon divers critères (effectif, risques propres à l'établissement). Cette cotisation couvre les risques suivants : accidents de travail, accidents de trajet, maladies professionnelles.

Vieillesse : La cotisation ouvre les droits à l'assurance-vieillesse. Les trimestres sont déterminés en tenant compte des cotisations versées au nom de l'assuré.

FNAL : C'est une cotisation patronale finançant l'aide au logement des salariés.

ASSEDIC : Ce sont les cotisations assurance-chômage versées à l'URSSAF.

Retraite Agff : Ces cotisations assurent le financement de la retraite complémentaire.

Contributions

Solidarité : Cette cotisation sert à financer l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées.

Transport : Source de financement des transports en commun, cette cotisation patronale varie d'une commune à l'autre et dépend de l'effectif de l'entreprise.

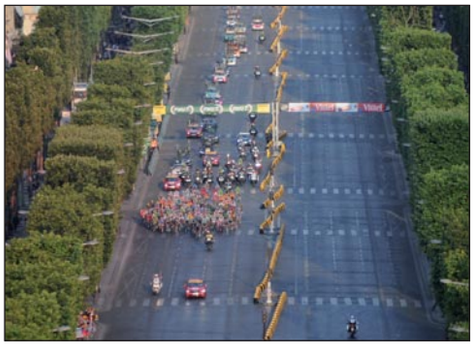
Le quizz du Tour

1. Bien avant Leeds, Amsterdam fut la première ville étrangère à accueillir le Grand Départ du Tour de France. C'était en…

❒ A. 1954 ❒ B. 1961 ❒ C. 1964

2. En s'imposant l'an dernier sur les Champs-Élysées, Marcel Kittel a mis fin à la série d'invincibilité de Mark Cavendish. Le Britannique était invaincu sur la plus belle avenue du monde depuis…

❒ A. 2009 ❒ B. 2010 ❒ C. 2011



3. Le Tour s'était déjà élancé du Royaume-Uni : c'était en 2007, de Londres. Le prologue avait été remporté dans les rues de la capitale britannique par…

❒ A. Bradley Wiggins
❒ B. Fabian Cancellara
❒ C. Bradley McGee

4. Richard Virenque est le recordman des vainqueurs du maillot à pois avec sept classements en montagne à son actif. Quels sont les deux grands grimpeurs qui le suivent avec six titres ?

❒ A. Charly Gaul et Eddy Merckx
❒ B. Julio Jimenez et Gino Bartali
❒ C. Lucien van Impe et Federico Bahamontes

5. Avant cette édition 2014, combien de villes-étapes différentes le Tour a-t-il connu en cent années de course ?

❒ A. 417 ❒ B. 653 ❒ C. 912

6. Ces cols sont des mythes de la Grande Boucle, mais lequel a été franchi le plus souvent en course (plus de 75 fois !) ?

❒ A. Le Tourmalet
❒ B. Le Galibier
❒ C. L'Alpe d'Huez

7. Vainqueur d'étape l'an dernier à Bagnères-de-Bigorre, l'Irlandais Daniel Martin est le neveu de…

❒ A. Stephen Roche
❒ B. Sean Kelly
❒ C. Dean Martin

8. Futur champion du monde et vainqueur du Tour d'Italie, je fus en 1975 le premier coureur à remporter le maillot blanc du meilleur jeune du Tour de France. Je suis…

❒ A. Dietrich Thurau
❒ B. Francesco Moser
❒ C. Jean-René Bernaudeau

9. Grand pays de grimpeurs, les Pays-Bas ne comptent pourtant que deux vainqueurs au palmarès du Tour. Il s'agit de Joop Zoetemelk (1980) et…

❒ A. Albertus Geldermans (1962)
❒ B. Jan Raas (1978)
❒ C. Jan Janssen (1968)

10. Bradley Wiggins est devenu, en 2012, le premier Britannique à inscrire son nom au palmarès du Tour de France. Avant le Royaume-Uni, quelle

était la dernière nation à avoir ouvert son compteur sur la Grande Boucle ?

❒ A. Le Luxembourg avec Andy Schleck (2010)
❒ B. L'Allemagne avec Jan Ullrich (1997)
❒ C. L'Australie avec Cadel Evans (2011)

11. La dernière victoire française sur le Tour de France remonte à 1985. Mais qui l'avait remporté cette année-là ?

❒ A. Bernard Hinault
❒ B. Laurent Fignon
❒ C. Bernard Thévenet

12. Marco Pantani est le dernier coureur à avoir remporté, la même année, le Tour d'Italie puis le Tour de France. C'était en…

❒ A. 1994
❒ B. 1998
❒ C. 2004

13. Le Tour de France n'avait plus connu d'arrivée d'étape à Saint-Étienne depuis 2008. Cette année-là, c'est un Allemand qui s'était imposé au terme d'une longue échappée, il s'agissait de…

❒ A. Erik Zabel
❒ B. Marcus Burghardt
❒ C. Christian Knees

14. Vainqueur du maillot à pois en 1985 et 1987, Luis Herrera a été l'un des principaux contributeurs du mythe liant le Tour aux grimpeurs colombiens. Combien de ses compatriotes a-t-il eu pour successeurs au palmarès du classement en montagne ?

❒ A. 1 ❒ B. 2 ❒ C. 3

15. Chamrousse n'avait accueilli jusqu'ici qu'une arrivée de la Grande Boucle : la 11e étape de l'édition 2001, un contre-la-montre en côte qui s'élançait de…

❒ A. Chambéry
❒ B. Gap
❒ C. Grenoble

16. Quel coureur portugais a remporté l'an dernier deux étapes du Tour de France, à Gap et au Grand-Bornand, deux mois avant de devenir champion du monde à Florence ?

❒ A. Rui Faria da Costa
❒ B. Sergio Paulinho
❒ C. Tiago Machado

17. En prenant les commandes du classement général à Montpellier, au terme de la 6e étape, Daryl Impey est devenu l'an dernier le premier coureur africain à porter le maillot jaune. Le coureur d'Orica est…

❒ A. Namibien
❒ B. Sud-africain
❒ C. Erythréen

18. Un Tour sans victoire d'étape française, cela n'est plus arrivé depuis…

❒ A. 1992 ❒ B. 1999 ❒ C. 2007

19. Sur les pentes de quelle ascension mythique de la Grande Boucle a-t-il été érigé une stèle en l'honneur de Henri Desgrange, l'inventeur du Tour de France ?

❒ A. Le Tourmalet
❒ B. La Madeleine
❒ C. Le Galibier

20. Le Tour de France 2015 partira à nouveau de l'étranger, de…

❒ A. Utrecht, aux Pays-Bas
❒ B. Turin, en Italie
❒ C. Munich, en Allemagne

Réponses

1. A. Fait étonnant, Amsterdam n'a plus jamais accueilli le Tour de France depuis.
2. A. Cavendish reste néanmoins loin devant en nombre de victoires remportées sur la Grande Boucle : 25 pour le Britannique, contre seulement 4 pour l'Allemand avant l'édition 2014.
3. B. Le Suisse avait devancé de 13 secondes Andreas Klöden. Wiggins avait lui terminé 4e, à 23 secondes.
4. C.
5. B.
6. A. C'est en 1910 que le Tourmalet a pour la première fois figuré au menu du Tour de France.
7. A. Et donc aussi le cousin d'un autre coureur professionnel, Nicolas Roche, qui est le fils de Stephen.
8. B. Âgé de 24 ans cette année-là, Moser termine septième du général mais il ne remettra plus jamais les pieds sur la Grande Boucle. En revanche, il s'escrimera à remporter son Tour national, y parvenant finalement en 1984, à sa onzième participation, au détriment de Laurent Fignon et bien aidé par l'organisation du Giro. Il a également été champion du monde en 1977.
9. C. Janssen fut donc le premier Néerlandais à remporter la Grande Boucle. Deux ans après avoir terminé deuxième de l'édition 1966, à une minute à peine du surprenant Lucien Aimar, il s'impose avec 38 secondes devant le Belge Herman van Springel grâce à sa victoire lors de la dernière étape, un contre-la-montre de 55 km entre Melun et Paris. Janssen devient ainsi le deuxième coureur de l'Histoire à remporter le Tour sans avoir porté un seul jour le maillot jaune, après Jean Robic en 1947.
10. C.
11. A. Hinault signait là son cinquième et dernier succès sur la Grande Boucle, après 1978, 1979, 1981 et 1982.
12. B. Cela fait donc plus de quinze ans que cet exploit n'a plus été réalisé. Avant Pantani, plusieurs champions avaient réussi le très difficile doublé Giro-Tour : Fausto Coppi deux fois (1949 et 1952), Jacques Anquetil (1964), Eddy Merckx deux fois (1970 et 1972), Bernard Hinault deux fois (1982 et 1985) et Miguel Indurain deux fois (1992 et 1993).
13. B.
14. C. Il a fallu attendre 2000 pour voir un autre Colombien, Santiago Botero, remporter à son tour le maillot à pois. Juan Mauricio Soler, en 2007, et Nairo Quintana, en 2013, lui ont succédé.
15. C. Avant d'être déclassé bien des années plus tard, Lance Armstrong avait remporté ce chrono en côte avec une minute d'avance sur Jan Ullrich.
16. A. Intraitable lors de ses deux victoires sur la Grande Boucle, le Portugais a été le plus malin dans le final du circuit florentin, pour finalement se parer d'arc-en-ciel au détriment de Joaquim Rodriguez (2e), Alejandro Valverde (3e) et Vincenzo Nibali (4e).
17. B. Impey a gardé le maillot jaune deux jours avant de le céder à Chris Froome au soir de la 8e étape. Le Britannique n'allait plus le perdre jusqu'à Paris.
18. B.
19. C. À un kilomètre du sommet du Galibier, sur le versant sud, un monument est dédié à la mémoire de Henri Desgrange depuis 1949.
20. A. Ce sera la septième fois que la Grande Boucle s'élance des Pays-Bas, ce qui en fait de loin le pays étranger ayant accueilli le plus souvent un Grand Départ du Tour. ■